RESEARCH REPORTS · CAHIERS DE RECHERCHE

Canadian Transport Commission
Research Branch

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

The Supply of Liner Shipping to Canada

No. 1984/03

Canada

THE SUPPLY OF LINER SHIPPING TO CANADA

by
R. Abbott
Z. Mockus
N. Farinaccio

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
Research Branch
Transport Industries Analysis
Carrier Economics Division
Report No. 1984/03
June 1983

ERRATA

THE SUPPLY OF LINER SHIPPING TO CANADA

Page 16	**Canadian Westfal Larsen**		**Should be deleted**
Page 40	**Heading of Table 6 should read:**		**1981 - East Coast instead of 1977 - East Coast**
Page 41	**Heading of Table 6 should read:**		**1977 - West Coast instead of 1977 - East Coast**
	Total on Table 6 should read:		**West Coast Total instead of East Coast Total**
Page 42	**Heading of Table 6 should read:**		**1981 West Coast instead of 1977 - East Coast**
	Total on Table 6 should read:		**West Coast Total instead of East Coast Total**
Page 43	**Section 3.3.1**	**1st paragraph 3rd line**	**Change (71 versus 70) to (71)**
		4th paragraph 3rd line	**Change "total of 102" to "total of 103"**
Page 47	**Heading of Table 7 should read:**		**1981 - West Coast instead of 1981 - East Coast**
	Total on Table 7 should read:		**West Coast Total instead of East Coast Total**
Page 51	**Table 8**		**Should be deleted**

First Printing, April 1984

Canadian Transport Commission
15 Eddy St., 15th floor, Ottawa-Hull K1A 0N9

©Minister of Supply and Services Canada 1984
Catalogue Number TT72-1984/03
ISBN 0-662-53000-4

Printed in Canada

Canadian Transport Commission / Commission canadienne des transports

FOREWORD

Within the sphere of international ocean transport, liner services are provided by shipping companies operating between designated ports according to fixed schedules. These lines are common carriers and accept a wide range of cargoes from numerous shippers for each voyage. Some lines operate as independents while others have organized themselves into collective associations, or "conferences", to set common rates, allocate market shares and to adopt common policies.

The Shipping Conferences Exemption Act (1979), Canadian legislation under which conferences are given conditional exemption from prosecution under the Combines Investigation Act, was due to expire in March 1984 but has now been extended to March 31, 1985. This report was prepared in support of the interdepartmental review of this statute.

Since Canada does not have an extensive ocean-going fleet operating under its flag, relatively little information has been systematically collected and published on the liner trades serving Canada. This study, thus, seeks to provide basic information on the activities and the role of both conferences and independent lines in these trades. Building upon an earlier Research report, "International Liner Shipping and Canadian Trade" (1979), this paper examines in detail the supply of liner shipping to Canada on an individual line and vessel basis.

The findings of this study have been provided to the Interdepartmental Committee on the SCEA as support material for its revision. Whenever possible, the Commission makes available to the public the results of its research endeavors and the present report is offered in accordance with this policy. Views or opinions contained in the report are, of course, not necessarily those of the Canadian Transport Commission.

Yves Dubé
Vice-President (Research)

CONTENTS

Chapter 1	INTRODUCTION	1
	1.1 Purpose	1
	1.2 Scope	1
	1.3 Data Base	2
	1.3.1 Lines Operating to Canada	2
	1.3.2 Fleet Characteristics	2
	1.3.3 Conference Membership	3
	1.3.4. Trade Statistics by Line/ Conference	3
Chapter 2	CONCLUSIONS AND OBSERVATIONS	5
	2.1 Continuity of Shipping Lines Serving Canadian Ports	5
	2.1.1 Number of Lines Entering and Exiting	5
	2.2 Changes in Conference Membership	6
	2.3 Service Characteristics	8
	2.3.1 Calls by Coast	9
	2.3.2 Capacity and Vessel Type	9
	2.3.3 Frequency of Service	10
	2.3.4 Reliability of Service	10
	2.4 Non-Conference Competition and Conference Rate Stability	11
	2.5 Cargo Sharing and Port Allocation Among Conference Lines	11
Chapter 3	THE SUPPLY OF LINER SHIPPING TO CANADA	13
	3.1 Continuity of Service by Liner Firms Calling at Canadian Ports	13
	3.1.1 Lines Providing Continuous Service from 1975 to Early 1983	15
	3.1.2 Lines Entering Service to Canada since the Beginning of 1977	17
	3.1.3 Lines Withdrawing Service from Canada	19
	3.2 Changes in Conference Membership	30
	3.3 Vessels Calling at Canadian Ports in Deep-Sea Liner Trades	38
	3.3.1 Vessels Calling at West Coast Ports	43
	3.3.2 Vessels Calling at East Coast Ports	44
	3.3.3 Overview	45

	3.4 The Frequency and Reliability of Liner Services	45
	3.4.1 Service Frequency	45
	3.4.2 Reliability of Services	48
Chapter 4	CANADIAN OVERSEAS LINER CARGO TRADES	53
	4.1 Effects of Non-Conference Competition on Conference Rate Stability	53
	4.1.1 Background	53
	4.1.2 Methodology and Results	55
	4.2 Implicit Cargo Sharing and Port Allocation among Conference Lines	58
	4.2.1 Background	58
	4.2.2 Cargo Allocation	59
	4.2.3 Port Allocation	61
	4.2.4 Conclusions	63
Appendix A	Liner Shipping Companies Serving Canada: Selected Aspects -- 1975 to 1983	67

Tables

Summary Table	Canadian Liner Trades	7
1	New Services/Lines to Canada: 1977-1982	20
2	Lines Withdrawing Service to Canada: 1977-1982	25
3	Liner Conferences: Membership Changes January 1, 1975 to January 31, 1982	31
4	Areas Served by Conferences Currently Active	36
5	Closed Conferences Serving Canada Only/Open Conferences Serving Canada and the United States	37
6	Summary of Vessels Calling at Canadian Ports in Deep-Sea Liner Trades	39
7	Frequency of Sailings per Month: Planned and Actual	46
8	Reliability of Liner Services as Measured by On-time Performance	49

Figure

1 Comparison of Trends in Liner Freight Rate Indices for Three Conferences 57

Chapter 1

INTRODUCTION

Throughout the world, operators of regularly scheduled ocean-going freight liners have, for more than a century, organized themselves into collective associations, or "conferences", to set common rates, adopt common policies and to share in output in various ways. Under the provisions of the Shipping Conferences Exemption Act (SCEA), member lines of these international cartels serving the Canadian trades are permitted to pursue certain anticompetitive business activities which would otherwise be prohibited under the Combines Investigation Act. The SCEA, which was last proclaimed in 1979, expires in March, 1984. Replacement legislation would be required if the conferences are to remain exempt from prosecution under the Combines Investigation Act.

1.1 Purpose

The purpose of this study is to examine the operations and practices of shipping lines serving the Canadian liner trades in order to provide basic information on the activities and the role of both conferences and independent lines in these trades. Building upon an earlier Research report, International Liner Shipping and Canadian Trade*, this paper examines in detail the supply of liner shipping to Canada on an individual line and vessel basis.

1.2 Scope

All companies operating in the Canadian liner trades during the period 1975 to 1982 are included in the analysis. Particular emphasis is given to the continuity of service provided by these firms and to the characteristics of lines entering and withdrawing service.

Fleet statistics have been compiled for the periods May-June 1977 and May-June 1981 to see if there is a continuing evolution in the types of vessels calling and in the frequency of service to Canada.

---

* Canada, Canadian Transport Commission, Research Branch, International Liner Shipping and Canadian Trade. Report No. 20-79-02 Ottawa, February, 1979.

Conference membership is also examined with respect to the rate of entry and exit by firms during the period 1975 to early 1982. Stability of membership is then compared between "open" and "closed" conferences.

Finally, trade data for the year 1979* are analyzed on a conference basis; and market domination by conferences is compared to the percentage increase in conference rates from early 1978 to mid-1982 as documented in the Research Branch report on liner freight rate index.** Further, selected conferences are examined for evidence of cargo and port allocation between member lines, again utilizing the 1979 data. The detailed data are classed as confidential and thus only the conclusions drawn from the analysis are included in the text.

1.3 Data Base

1.3.1 Lines Operating to Canada

The listing of lines operating to Canada is based on information supplied by the Water Transport Committee for the years 1975 through 1979. For the more recent time period (1980 through 1982), the Industry, Trade and Commerce Directory of Ocean Shipping Services and trade publications were used to complete the listing.

1.3.2 Fleet Characteristics

The list of vessels operating in the liner trades to Canada during 1977 was compiled from information supplied by the Water Transport Committee. However, the 1981 data were compiled from advertisements appearing in trade publications i.e., (Pacific Shipper, Montréal Gazette, and Globe and Mail). Each call by a vessel was verified in Lloyd's Voyage Record before being included on the final list. The vessels operated by lines which did not advertise in 1981*** were obtained either by calling their agent or through other means or were excluded from the comparative summary tables for the two years.

---

* Collected by Statistics Canada (S.1 Shipping Report) and processed by the Canadian Transport Commission's Water Transport Committee.

** Forthcoming CTC Research Report to be entitled Shipping Conference Freight Indices for Canadian Export Trade: Quarterly Time Series: 1978-1981.

*** Vessels such as Transline/Loadline, Federal Commerce & Navigation Ltd., Seaboard Shipping Company, Canadian Transport Company and Anglo-Canadian Shipping Ltd.

1.3.3 Conference Membership

All of the data relating to conference membership are on file with the Water Transport Committee of the Canadian Transport Commission and are open to the public.

1.3.4 Trade Statistics by Line/Conference

Shipping data for 1979 collected by Statistics Canada and processed (arranged on a conference and line basis) by the Water Transport Committee, were used in the analysis. This information is considered confidential in disaggregated form and thus only the general conclusions drawn from the analysis are included in the text.

Chapter 2

CONCLUSIONS AND OBSERVATIONS

This study strives to examine and document important aspects of the continuity and quality of liner services in the Canadian trades over time.

Those knowledgeable about liner shipping often assert that the liner business must be viewed on a route or trade basis to be understood and that generalizations about it can frequently mask important points. In the course of the present study, there was ample evidence in support of the view that much is unique in each trade and the lines and conferences serving them. This evidence has been considered in developing the following observations and conclusions.

2.1 Continuity of Shipping Lines Serving Canadian Ports

In general, despite unsettled world economic conditions of inflation, recession, spiraling petroleum prices and other factors that can impact adversely on shipping services, over the past several years there has been a modest increase in the number of liner companies serving Canadian ports and two-thirds of the lines performing such service in 1975 continued to do so in 1983. Specifically, in 1975, ships of 74 lines, engaged in liner trades, called at Canadian ports and by 1983 approximately 86 lines provided service to Canada and 48 of these had done so on a continuing basis since 1975. The east coast dominated the new entrants' pattern during the period. Of course, given the range in size of lines involved, their number does not necessarily correlate with capacity. To supplement the picture, capacity on various routes was also examined and is discussed later.

2.1.1 Number of Lines Entering and Exiting

Canadian trades have experienced a healthy rate of entry and exit by liner firms during the period. From 1977 through 1982, entry by 60 new lines was recorded and over half of these new entrants were still operating to Canada as of January, 1983. From 1977 through 1982, a total of 49 lines have also been identified as withdrawing from the Canadian trades.

a) Coastal Differences

When separating the east and west coast sectors of the Canadian market, different trends are evident (see the Summary Table). The east coast (including the Great Lakes), with its

larger number of ports and proximity to major population and manufacturing centres, has historically been served by a greater number of lines than the west coast. Of the 48 lines providing continuous service, for example, 21 called only at east coast ports and 13 called only at west coast ports while 14 lines called at ports on both coasts of Canada.

When looking at the pattern of entry and exit among liner firms, the distinction between the coasts is even more pronounced. Forty-seven new services were initiated to the east coast versus only ten to the west coast. During the same 1977 through 1982 period, 34 lines discontinued services to the east coast versus 14 to the west coast. Thus, the increase in the number of lines serving Canada is attributable to the east coast trades.

The lines serving both coasts of Canada (presumably large, well-established firms) have shown the greatest degree of stability. Fourteen lines provided service to both coasts throughout the period while three new lines entered service and one withdrew. Some lines, such as Lykes Lines, have also withdrawn from service to one coast while still maintaining services on other trade routes from Canada.

b) Conference Lines

Out of the 48 lines providing continuous service to Canada between 1975 and 1982, 39 lines (80%) operated as conference members, pointing to greater stability of service for conference lines. However, conference membership alone did not guarantee continuity of service, as over 20 of the 49 lines exiting were also conference members.

c) Independent Lines

Although some lines commenced Canadian operations as conference members, the majority of new entrants (75%) operated consistently as independents. This compares to independent status for 55% of the lines withdrawing from the Canadian trades.

As indicated by the Summary Table, the activities of independent lines are concentrated on the east coast of Canada in terms of current and continuous service, entry and exit.

2.2 Changes in Conference Membership

Membership in conferences serving Canada has also been subject to considerable transition over the period analyzed. Not only does the composition of membership within a conference change, but conferences themselves dissolve, merge and otherwise alter in nature over time. In early 1982, a total of 45 active conferences was listed with the Canadian Transport Commission. Twenty-two of these served the east coast and a similar number

SUMMARY TABLE

Canadian Liner Trades*

	Lines Calling East Coast Only			Lines Calling West Coast Only			Lines Calling Both Coasts		
	Conference	Non-Conference	Total	Conference	Non-Conference	Total	Conference	Non-Conference	Total
Lines Calling Beginning of 1983	17	31	48	15	6	21	15	2	17
Lines in Continuous Service since 1975	14	7	21	12	1	13	13	1	14
New Entrants 1977-1982	6	41	47	4	6	10	2	1	3
Lines Withdrawing 1977-1982	11	23	34	10	4	14	1	-	1

* Columns do not add vertically.

Sources: Tables 1 and 2 and Appendix A.

called at the west coast. Only one conference served both. Conference agreements applicable to the east coast tend to restrict their range exclusively to Canadian ports of call (20 out of the 22 conferences). While on the west coast, 18 out of the 22 conferences cover both Canadian and U.S. points.

Conferences serving the U.S. trades are required by U.S. law to be "open", i.e., to admit any qualified liner company which applies for membership. In Canada, however, closed conferences, where the existing membership of the conference controls entry, are legal under Canadian law. Comparing rates of entry and exit during the period 1975 to present, for the two types of conferences serving Canada, reveals a higher rate of both entry (3.5 lines per conference versus 1.2 lines) and exit (3 lines per conference versus 1.3 lines) for the open conferences.

2.3 Service Characteristics

On both coasts, the advance of containerization is continuing with both average deadweight tonnage and annual container capacity increasing on virtually every route. This has contributed to a concentration of liner calls in a few high-volume container ports. Some Great Lakes and St. Lawrence ports have lost liner services and their former flow of containerizable cargo. For instance, Québec is now handling principally bulk cargoes and Toronto, having lost a number of liner services, now appears to be concentrating on project cargoes and bulk movements.

The present ease of intermodal movements has led to the establishment of numerous landbridges and mini-bridges and increasing opportunities for overseas cargo routing through U.S. points. Increasing numbers of lines advertise closing dates for cargo at Canadian points to be shipped via U.S. points. However, Canadian ports have long been served as part of a larger North American market which has included U.S. points of call on service routings. For example, of the 48 lines serving Canada on a continuous basis from 1975 to early 1983, only seven were identified as providing services to Canada independent of any service to the United States (in 1981). And of these seven, Cast, CP Ships and Manchester Liners recruit cargo from the U.S. midwest.

Even though many lines are members of closed conferences whose agreements apply to Canadian points only, the lines often serve U.S. points with the same vessels as part of their regular service (e.g., Hapag Lloyd and ACL). It is accepted in the Maritime literature that open conferences with their relative freedom of entry are not conducive to the rationalization of liner services (and the consequent operating efficiencies and cost savings). Thus, although Canada allows closed conferences, it would appear that the benefits of rationalization have not been fully realized in the Canadian

trades, as firms serving the U.S. on the same service must conform with U.S. law and practice.

When comparing vessels calling in conference and independent services for the years 1977 and 1981, the patterns of service and vessel characteristics on the east and west coasts show both similarities and differences. The data tend to indicate that independent operators are playing an increasingly important role in the east coast trades but the reverse is true for the west coast.

2.3.1 Calls by Coast

The total number of calls by vessels to the east coast changed very little between 1977 and 1981 ranging from 234 visits in 1977 to 236 in 1981. The number of visits, however, by independent vessels increased slightly from 107 to 113 while the number of trips by conference vessels declined from 175 to 129.

Conversely, on the west coast, total sailings declined from 119 to 109 over the same period; but conference sailings remained stable at 76 visits while independent services fell dramatically from 68 to 37 trips.

2.3.2 Capacity and Vessel Type

On both coasts, in the period covered, conference lines tended to operate more sophisticated tonnage (in terms of container ships and ro-ro's) than their non-conference counterparts, although the independent operators' vessels came very close in terms of age, and matched or surpassed the ships of the conference operators in average deadweight tonnage.

On the east coast, the average deadweight tonnage of all vessels operated increased from 15 000 DWT in 1977 to 19 000 DWT in 1981. Average container capacity apparently declined over the period from 930 TEU to 860 TEU per vessel. This discrepancy is explained by the increase in the number of vessels capable of carrying some containers (from 74 to 134), resulting in some dilution of high capacity vessels. More sophisticated vessels were also employed by 1981, with a sharp drop in the number of general cargo vessels (from 129 to 97) and an increase in the use of container, ro-ro and container/bulk vessels. Comparing conference and independent lines, the principal difference is in the type of vessels employed, with the number of general cargo vessels used by conference members dropping sharply (from 92 to 37) while the independent lines continued to utilize general cargo vessels and introduced container/bulk vessels into service. Average TEU capacity also declined much more sharply for the independent carriers as a whole.

On the west coast, the average deadweight tonnage of all vessels employed increased from 19 000 to 23 000 DWT between 1977 and 1981. In 1977, 60% of the vessels used had some container capacity and averaged 610 TEU. By 1981, 88% of the vessels employed had some container capacity and this averaged 880 TEU per vessel. The use of general cargo and bulk vessels declined sharply over the period with conference carriers increasing their use of container and ro-ro vessels and independent carriers moving to the use of container/bulk vessels. The independent carriers operated slightly newer vessels, which were of greater capacity both in terms of DWT and TEU's as compared to conference lines during both periods.

2.3.3 Frequency of Service

Although frequency of service varies widely between routes, overall, the east coast lines (with an average of two calls per month) provided a greater frequency of service during 1981 than the lines serving west coast ports (with an average of 1.67 sailings per month). The conference carriers offered greater frequency of sailings on the east coast (2.5 sailings per month versus 1.75 for the independent lines). On the west coast, conference and independent lines, however, offered sailings of equal frequency.

2.3.4 Reliability of Service

Another measure of the quality of service provided by shipping lines is their on-time performance. On the east coast, ships (conference and non-conference) sailed on schedule 27% of the time as compared to 19% for the west coast. But nearly 78% of the sailings took place within two days of the scheduled date on the west coast as compared to 70% on the east coast.

In terms of reliability of service, conference carriers on the east coast significantly outperformed the independent lines. Conference vessels spent only two days in port as compared to three days for independents' ships, and over 35% of the conference sailings departed as scheduled compared to only 17% of independents' sailings.

On the west coast, the contrast between independents and conference on-time performance is less clear, with each being superior in certain categories.

On certain routes, independent operators matched or exceeded the performance of conference carriers. Also, divergencies in frequency and reliability between carriers on different trade routes may far outweigh the variations between conference and non-conference operators on the same routing.

2.4 Non-Conference Competition and Conference Rate Stability

Looking at liner services from another perspective, Canadian overseas liner cargo data from 1979 were analyzed and compared to the shipping conference freight indices developed by the Research Branch of the CTC. The ratio of conference/non-conference carryings on the routes served by 17 outbound conferences was established and then compared to the change in the conference freight rate indices between early 1978 and mid-1981. Based on the literature, one would expect that conferences which do not face substantial competition from independents would tend to increase rates more quickly than those which must compete with independents. However, no correlation was found between the market share of conference lines and the percentage increase in the freight indices.

2.5 Cargo Sharing and Port Allocation Among Conference Lines

Further, using the same 1979 data, five conferences serving Canada's export trade were selected for analysis of evidence of cargo sharing and port allocation between the member lines. However, based only on one year's data and given that the contents of the containers were not specified, little firm evidence of either cargo allocation (by tonnage) or port allocation could be adduced. Only in regard to one conference operating from Eastern Canada to Europe did the figures point to a division of cargo on the basis of tonnage. Examination of time series data would be required to confirm this, however. The analysis of the data by line and port is not shown in detail in the text because to do so would compromise the confidentiality provisions under which the data are collected.

Chapter 3

THE SUPPLY OF LINER SHIPPING TO CANADA

3.1 Continuity of Service by Liner Firms Calling at Canadian Ports

Background

In this section, the continuity of service provided by lines serving Canada during the period 1975 to 1982 is examined. Only the services of lines making direct calls at Canadian ports have been included.

Under the present system of data collection and processing of maritime statistics in Canada, the actual origin or destination of shipments is not recorded. In its place is information on cargoes loaded or unloaded at Canadian ports. Obviously for certain analytical purposes this is inadequate, since so few lines provide a service to Canada without combining it with service to U.S. points (east coast, west coast or Great Lakes); and those major lines calling only at Canadian ports (principally Montréal), such as Cast, CP Ships and Manchester Liners, are actively soliciting cargo from the U.S. midwest. In addition, an increasing number of lines advertising their services in the Canadian press call only at U.S. ports but offer service on through bills of lading from Canadian points.

Effects of Containerization

After well over a decade of containerization in some trades, many of the effects of containerization are obvious, such as: (1) increased competition between ports for container cargoes, landbridges introducing a certain element of competition between even east and west coast ports; (2) an increase in vessel size with the concomitant trend towards fewer ports of call; and (3) the facilitating of door-to-door delivery of cargo.

In terms of the impact on Canadian deep-sea trades, a few observations may be hazarded: (1) Great Lakes' ports have already seen a drop in loadings/unloadings of containerizable cargo (as witnessed by the demise of Europe Canada - Lakes Line), probably due to competition from the major Atlantic and St. Lawrence container ports; (2) as new generations of ro-ro's and containerships are employed on major routes, an extra call at a Canadian port may no longer be cost-effective and more and more Canadian cargo may be handled via water or overland feeder services. How this will affect the rates charged to Canadian

shippers is not clear. The economic recession of the early eighties might have hastened a decision by some lines to cease serving Canada or to serve Canada only via U.S. points in an effort to reduce costs. However, new lines are continuing to enter the Canadian trades and it is still too early to point out any definitive trends.

Lines Serving Canada

Appendix A lists lines serving Canada during the period 1975 to 1983. The list is based on information provided by the Water Transport Committee and supplemented by the Department of Industry, Trade and Commerce Directory of Ocean Shipping Services and trade publications.

The listing contains the name of the line (full name and commonly used abbreviations), the head office (where known), publicly available details about ownership/control, conference memberships, and areas of service in Canada and abroad. In many cases, it is difficult to tell if a line carrying a low tonnage and providing service only during one year is a genuine new entrant to regular liner service or is only making a sporadic call because of a particularly attractive cargo. Since most liner companies serve both U.S. and Canadian points within a single service, it is also not unusual to find them advertising weekly service from, for example, a west coast U.S. port (usually with through bills of lading from Canada) although actually calling in Vancouver only once a month.

In determining which lines to include in this study, the following were excluded:

1) lines not actually calling at Canadian points;

2) lines operating from Canada to United States points (as final destination);

3) lines operating tankers (regardless of regularity of service) such as Eurolakes Tanker Line and Stolt Tankers; and

4) lines carrying such a small amount of tonnage (generally under 1 000 tons per annum) that it was felt that their service was not regular. (Data on tonnage carried were only available on a line basis for the years 1975 to 1979, so for later years some "spurious" liner services may have been inadvertently included.)

Although some uncertainties exist as to the exact year in which some lines may have entered or withdrawn from the Canadian trades, the general trend evident in Appendix A is towards an increase in the number of lines calling in Canada through the late seventies. For instance, the list indicates that 74 lines were serving Canada in 1975 and that by mid-1978 this had increased to 91. This does not imply that the capacity of the fleet serving Canada had increased proportionately, as many of the new entrants were small lines and the stability of service offered was sometimes in question. However, by the end of 1980 the number of lines calling had actually declined. More recently, despite numerous new entrants, the total number of lines calling in Canada has been nearly stable, with 85 lines calling at the beginning of 1982 and 86 lines calling in early 1983. Of these 86 lines, 47 were conference members and 39 operated as independents. The east coast received calls from 48 of the lines, 21 called at west coast ports only and 17 lines served both coasts of Canada.

In order to facilitate examination of the large number of diverse lines trading to and from Canada (listed in Appendix A), the following groupings have been employed:

1) lines providing continuous service from 1975 to early 1983;

2) lines entering service since the beginning of 1977; and

3) lines withdrawing service since the beginning of 1977.

3.1.1 Lines Providing Continuous Service from 1975 to Early 1983

A total of 48 lines* has been identified as providing continuous, or near continuous, service to Canada during the course of the period examined. Of this total, only nine have operated primarily as independents while the remaining 39 lines have been conference members during all or a significant portion of the period. Of the 48 lines, 21 called only on the east coast of Canada, 13 on the west coast and 14 served both east and west coasts.

---

* See the alphabetical listing on the following page.

LINES PROVIDING CONTINUOUS
SERVICE TO CANADA FROM 1975 TO EARLY 1983

Algerian Line
American President Line
Anglo-Canadian Shipping
Arctic SS Line
Argentine Line (ELMA)
* Atlantic Container Line (ACL)
* Atlanttrafik Express
* Barber Blue Sea
Blue Star (Crusader) Line
CP Ships
Canadian Transport Co.
Canadian Westfal Larsen
Cast
Christensen Canadian African Line
Columbus Line
D'Amico Line
Dart Containerline
* Euro-Pacific Joint Service
Federal Commerce & Navigation
Fesco (Far East Shipping Co.)
Grancolombiana Line
Great Lakes Transcaribbean Line
Italian Line
Japan Line
* Johnson Scanstar
K-Line (Kawasaki Kisen Kaisha)
Lloyd Brasileiro
Lykes Lines
Manchester Liners
Mitsui O.S.K. Line
* NAWAL (North America West Africa Line)
NYK Line (Nippon Yusen Kaisha)
(Pakistan) National Line
Nedlloyd Line
Netumar Line
Orient Overseas Container Line (OOCL)
* PACE Line (Pacific America Container Express)
Peruvian State Line
Polish Ocean Line
Saguenay Shipping Ltd.
Scindia Line
Seaboard Shipping Co.
Shipping Corp. of India (S.C.I.)
Showa Line
* Star Lines
United Yugoslav Lines
Y.S. Line (Yamashita-Shinnahon)
Yugoslav Great Lakes Line
Zim Services

* Indicates line is a consortium.

For the purpose of this report, consortia are counted as a single line if they advertise as a unit, (e.g., ACL, Barber Blue Sea, Johnson Scanstar) but the lines which advertise individually, such as the Japanese lines, are listed separately. Out of the 48 lines, a total of eight are classed as consortia. Thirteen out of the 48 lines have an element of state-control and, in addition, Australian National Lines is part of the PACE Consortium and French Line (CGM) is part of the Euro-Pacific Joint Service. Details on control of all of the companies may be found in Appendix A.

When examining the lines by region or country of control*, the following breakdown has been used:

GEOGRAPHICAL AREA OF CONTROL

Country or Region of Control	Number of Lines
Europe (incl. U.K.)	15½
Canada	6
Japan	6
Rest of Asia*	5
Latin America (incl. Mexico)	5
Socialist Countries of Europe (incl. U.S.S.R.)	5
Middle East (Algeria and Israel)	2
U.S.A. (incl. Saguenay)	3
Australia (ANL as part of PACE Consortium)	½

* Includes Manchester Liners as belonging to C.Y. Tung of Hong Kong.

Thus, while Europe leads in the number of lines serving Canada, other major trading regions are well represented. (Trade with the United States is generally not included in the deep-sea trades.)

Very few of the long-term services to Canada have been geared exclusively to the Canadian market but rather they are oriented to a broader North American market area. During 1981, only seven of the 48 lines provided services to Canada independent of any service to the United States -- Algerian Line, Arctic SS Line, CP Ships, Cast, Christensen Canadian, Manchester Liners and Saguenay (on some routes). Further, one must bear in mind that Cast, CP Ships and Manchester are all soliciting cargo from the U.S. midwest and that this possibility may exist for some of the other lines as well.

3.1.2 Lines Entering Service to Canada since the Beginning of 1977

Table 1 lists lines entering the Canadian trades since the beginning of 1977. There are data problems and although every attempt has been made to ensure that the list is all inclusive, some lines shown may not be genuine new entrants

* Corporate (or government) control of the lines as derived from standard directories such as Fairplay, International Shipping and Shipbuilding Directory, Marine Week, Containerization International, etc.

having only called in Canada on an irregular basis, although carrying liner cargoes. It was even more difficult to consistently identify lines entering and withdrawing from the Canadian trades in the years previous to 1977. Thus, the earlier years are excluded from detailed examination here.

A total of 60 lines is shown in the table with the following breakdown for years of entry:

NUMBER OF NEW ENTRIES

Year of Entry	No. of Lines
1977	12
1978	10
1979	10
1980	4
1981	12
1982	12

Over half of these 60 lines were believed to still be operating to Canadian ports at the end of 1982. (The operations of several lines are seasonal or irregular, posing problems for analysis.)

In terms of area of service, the east coast of Canada received calls from 47 new entrants while only ten new lines participated in the west coast trades. In addition, three new lines called at ports on both coasts of Canada -- Korea Shipping Corporation, Neptune Orient Lines and Seapac (with Orient Overseas Container Line) -- all members of a new co-ordinated service.

The areas served abroad cover a wide spectrum which include the countries of:

GEOGRAPHICAL AREAS SERVED ABROAD

Region	No. of Lines
Africa	9
Asia	14
Australia	1
Europe	12
Mediterranean	11
Latin America (incl. Caribbean)	11
Iceland	3
	61*

* One line called both in the Middle and Far East.

The countries of Asia were the most common destination, with 14 new services instituted in the period. European countries followed closely with service from 12 new lines. Only seven of the new entrants did not call in the U.S. on the same service -- six of the seven plying the east coast/Europe route and the seventh serving Iceland.

During the period under study, the North Atlantic and Pacific routes had been associated with major rate wars. Yet several of the entrants still found the routes sufficiently attractive to introduce new services -- eight lines on the North Atlantic and eight on the west coast/Far East routes. Some of these lines may have introduced specialized services which were not in open competition with existing lines and other lines may have already been operating in the trade via U.S. points and the addition of a Canadian port-of-call was not a major adjustment for them.

Not all new entrants were independent carriers. Eleven of the new lines have operated fairly consistently as conference members since initiating service to Canada and four other lines have either been conference members during part of their period of service to Canada or have indicated they will shortly be joining a conference. However, 45 lines out of the 60 new entries operated outside the conference structure.

The country and sometimes the company exercising control over the various lines are listed (where known) in Table 1. Several government-controlled lines are included (e.g., Alexship, CNN, Neptune Orient Line) as well as lines which are given strong government support such as Korea Shipping Corporation. Major shipowning companies such as Leif Hoegh (Norway) as well as diversified multinationals like the East Asiatic Company (Denmark) also appear as backers of new lines. Further details on the location of the head office and control are available in Appendix A. Unfortunately, for some of the most recent entries, information on the parent company and even on the head office was not available. Based on the forty-odd lines for which the country of control is known, Europe is again the leading region (as for lines providing continuous service), followed by the United States and Asia. Canadian control is involved in only three cases: Sofati Container Line, Seaboard Pacific Line and Montréal Europe Navigation Ltd. (in partnership with Ernst Russ of Hamburg).

3.1.3 Lines Withdrawing Service from Canada

Looking at the period 1977 to 1982, a total of 49 lines apparently withdrew from the Canadian trades. But the data can be confusing and it does not follow that the services provided by these lines also disappeared in every case. For at least six

Table 1

NEW SERVICES/LINES TO CANADA
1977-1982

	Year Entered Service	Conference (C) or NC	Area Served		Service to Canada only[1]	Rate War in Area	Control
			Canada	Abroad			
Alexship	1977	NC	E.C.	N. Africa & Eastern Med.			Joint: Governments of Egypt, Jordan, Kuwait & Saudi Arabia
American Export Line	1977	NC	E.C.	India, Pakistan, etc.			(U.S.) Farrell Lines from 1978
* Armada Lines	1978	NC in 1978/ C during part of 1979	E.C.	W. Africa			Denmark
* Balt-Canada Line	1981	NC	E.C.	U.K./W. Ger./ U.S.S.R.	X		Baltic Shipping (U.S.S.R.)
Bangladesh National Line	1979	NC	E.C.	Bangladesh			Government control
* Bottachi	1980	C	E.C.	S. Amer.			Argentina
* Box Caribbean Line	1981	NC	E.C.	Caribbbean			U.S. (?)
CNN/NAVANG - U.S. Africa Line	1977	C	E.C.	W. Africa			Portugal (Government owned in 1977)
CSC Line	1977	NC	W.C.	Far East		X	U.S. (?)
* Cantimber Line	1981	NC	E.C.	U.K./N. Eur.		X	Melton Shipping Group (U.K.)
** Cardinal Shipping Corp.	1982	NC	G.L. & St. Law.	India, Far East			?
Chase International (Canada) Ltd.	1978	NC	E.C.	U.K./Cont.	X	X	Ex-Cast executive with Finnish backing
* Concorde Line	1981	joining new Conf. late 1982	E.C.	Caribbean			Carnival Cruise Line (U.S.A.)
Constellation Line	1982	NC	E.C.	Mediterranean			Greece (?)
* Delta Line	1978	C	W.C.	Central & S. Amer.			New owner: Crowley Maritime Intern'l (U.S.A.)
* E.A.C. Lines	1977	C	W.C.	Far East & Aust.		X	E.A.C. Group (Denmark)

1 Does not call at U.S. ports on same service.

* Indicates line still operating to Canada at beginning of 1983.

** Indicates current status of operations is uncertain.

Source: Appendix A.

Table 1 (Continued)

	Year Entered Service	Conference (C) or NC	Area Served: Canada	Area Served: Abroad	Service to Canada only[1]	Rate War in Area	Control
* Egyptian National Line	1978	NC	E.C.	Egypt			Government control
* Forest Lines	1979	NC	E.C.	U.K./Cont.	X	X	International Navig. Ltd.
Franco Express Lines	1982	NC	E.C.	Continent		X	Greece
Galleon Shipping Corp.	1980	C	E.C.	Philippines			Philippines
Hafskip Ltd.	1982	NC	E.C.	Iceland			Iceland (?)
Hansa Line	1977	NC	E.C.	Persian Gulf			Hansa (W. Ger.)
Hessa Line	1981	NC	E.C.	W. Africa			Greece (?)
Hoegh Contain[illegible] Line	1978	NC	W.C.	U.K./Continent			Leif Hoegh & Co. (Norway)
Hong Kong Island Line	1979	C	W.C.	Far East		X	Hong Kong
* Iceland Steamship Co.	1979	NC	E.C.	Iceland			Iceland (?)
Imparca Lines	1979	NC	E.C.	Venezuela			Venezuela
* Jeco Shipping Line	1981	C	E.C.	W. Africa			Netherlands
* Karlander Kangaroo	1979	NC	W.C.	Australia			Norway
* Korea Shipping Corp.	1978	may rejoin	E.C. & W.C.	Far East		X	South Korea
Lignes Centrafricaines	1981	NC	(Incl. G.L.) & E.C.	Africa			Belgium (?)
Mar Chile (Interamericana de Navigacion Ltda)	1981	NC	E.C.	Chile/Peru			Chile
** Maritima Andina S.A. (Marand)	1982	NC	E. Can.	S. Amer. (W.C.)			Ecuador
Maritime Co. of the Philippines	1978	NC	E.C.	Philippines			Philippines
* Medafrica Line	1978	C	E.C.	W. Africa			U.S.A. (?)

1 Does not call at U.S. ports on same service.

* Indicates line still operating to Canada at beginning of 1983.

** Indicates current status of operations is uncertain.

Source: Appendix A.

Table 1 (Continued)

	Year Entered Service	Conference (C) or NC	Area Served: Canada	Area Served: Abroad	Service to Canada only[1]	Rate War in Area	Control
* Midwest Ocean Lines	1982	NC	G.L. & E.C.	S. Amer. (W.C.)			?
Montréal Europe Navigation Ltd. (MEMAV)	1979	NC	E.C.	U.K./Cont.	X	X	Ernst Russ (Hamburg) and 3 Quebec companies incl. Logistec
National Shipping Co. of Saudi Arabia	1983	NC(?)	E.C.	Middle & Far East			Saudi Arabia (Gov't. 25%)
* Naviera Lavinel C.A.	late 1982	NC(?)	E.C.	Venezuela	X(?)		Venezuela
* Naviera Universal	late 1982	NC(?)	G.L.	Peru			Peru
* Neptune Orient Lines	1980	1982 - joined conf.	E.C. & W.C.	Far East		X	Government control (Singapore)
* Nigeria America Line Ltd.	late 1982	C	E.C.	W. Africa			?
* Nigerian Star Line	1979	NC	E.C.	W. Africa			?
* Ocean World Lines	1981	NC	E.C.	Med./Red Sea			?
Pharaonic Shipping	1981	NC	E.C.	Med.			Egypt
** Rashid Shipping Co.	1982	NC	E.C.	Med.			Joint: Rashid (Egypt) & Jugolinija
Salen Reefer Services	1977	NC	E.C.	Africa			Saleninvest (Sweden)
* Samband Lines	1977	NC	E.C.	Iceland	X		Iceland
* Scan Pacific Line	1978	C	W.C.	Scand., Baltic, N. Eur./U.S.S.R.			Finland
* Seaboard Pacific Line	1978	NC	W.C.	Japan		X	Seaboard Shipping (B.C.)
* Seapac (with COCL)	1981	C	E. & W. Coast	Far East		X	C.Y. Tung (Hong Kong)
Seaspeed Services	1977	NC	E.C.	Middle & Far East			Kuwait International Invest. Corp./Leif Hoegh (Norway) is manager

1 Does not call at U.S. ports on same service.

* Indicates line still operating to Canada at beginning of 1983.

** Indicates current status of operations is uncertain.

Source: Appendix A.

Table 1 (Continued)

	Year Entered Service	Conference (C) or NC	Area Served		Service to Canada only[1]	Rate War in Area	Control
			Canada	Abroad			
Seatrain Lines	1979	NC	E.C.	Middle East			U.S. company
* Sofati Container Line	late 1982	NC	E.C.	U.K./Cont.	X	X	Sofati Ltd. (Montréal)
* Thien & Heyenga Line	late 1982	NC	E.C.	U.K./Cont.	X	X	West Germany
Trans Freight Lines	1980	NC	E.C.	U.K./Cont.		X	Thomas Nationwide Transport (Austr.)
* Transline/Loadline	1977	NC	E.C.	Central & S. Amer.			?
* Turkish Cargo Lines	1977	NC	E.C.	Med./Turkey			State-owned
Unipacific Container Line	1979	NC	W.C.	Far East		X	? (Monaco)
** United Arab Shipping Co.	1977	(NC)?	E.C.	Middle East			Joint venture: 6 Arab states
* Westwood Shipping Lines, Inc.	1981	NC	W.C.	U.K./Cont.			Weyerhaeuser Co. (U.S.A.)

1 Does not call at U.S. ports on same service.

* Indicates line still operating to Canada at beginning of 1983.

** Indicates current status of operations is uncertain.

Source: Appendix A.

of the lines*, the services provided appear to have either been merged with another existing service to Canada or to have been taken over by a new owner.

In Table 2, the lines withdrawing services during the period under study are listed alphabetically and certain characteristics, i.e., the last year of service, conference membership, duration of service (if a short-term entrant), area of service, and reasons for withdrawal (where known) are provided. In a number of cases, there is some doubt as to the regularity of service provided by lines. The data available do not distinguish between lines on the basis of the regularity of service. In any event, it is often difficult to distinguish, after the fact, between a line which came in on an inducement basis and one which genuinely tried to set up a new liner service but was forced to withdraw after a short period due to lack of cargo or other financial problems.

Conference membership alone was not a sufficient guarantee that a line would continue operating to Canada. As can be seen in Table 2, a total of 20 conference operations have withdrawn from Canadian trades and two additional lines were conference members during part of their period of service to Canada. This leaves 27 services, out of the total of 49 lines which exited, with continuous operations as independents.

When comparing the number of lines withdrawing from the Canadian trades to the rate of new entry by year as tabulated in Section 3.1.2, the following pattern is revealed:

CANADIAN LINER TRADES
COMPARISON OF ENTRY AND EXIT BY YEAR, 1977-1982

Year	No. of Lines Withdrawing	No. of New Entrants	Change in Number of Lines Serving Canada
1977	8	12	+ 4
1978	7	10	+ 3
1979	8	10	+ 2
1980	8	4	- 4
1981	7	12	+ 5
1982	11	12	+ 1

* American Export Lines, American Mail Line, Hoegh Container Line, Knutsen Line, Prudential Line and Seatrain.

Table 2

LINES WITHDRAWING SERVICE TO CANADA*
1977-1982

Name of Line	Conference (C) or (NC)	Last year of service	Short-term Entrants: 1 year or less	Short-term Entrants: 2 years or less	Area of Service	If regularity of service in doubt	Reasons for withdrawal (from published sources)
ACE Lines	NC	1978			W.C./Austr. & N.Z.		N/A
Alexship	NC	1979			E.C./Med. & N. Africa		N/A
American Export Line	NC	1979			E.C./India, Pakistan		Taken over by Farrell Lines in 1978
American Mail Line	C	1977		X	W.C./Far East		Taken over by American President Lines - assume services merged
Atlantica Line	C	1977			E.C./Med.		Financial collapse
Bangladesh National Line	NC	1979	X		E.C./Bangladesh	X	N/A
Black Sea-Canada Line	C	1978			E.C./Med. & Black Sea		Insufficient cargoes on Canadian route - services re-organized
Black Star Line	C	1980			E.C./W. Africa	(1980)	Operating problems - entire company
CCNI - Companie Chilena de Navegacion Interoceanica	C	1979			W.C./S. Amer.		N/A
CHM/HAVANG - U.S. Africa Line	C	1982			E.C./W. Africa	X	N/A
CSC Line	NC	1979			W.C./Far East		N/A
Canadian City Line	C	1978			(G.L.) & E.C./ Africa, India, etc.		Services withdrawn - presumably route not profitable
Canadian Westfal-Larsen	C	1982			W.C./Latin America		Fall in cargoes on route during 1982
Chase International (Canada) Ltd.	NC	1979	X		E.C./Europe		Declared bankrupt - cited rate cutting by competing line and weakness of dollar
Chilean Line	C	1982			E.C./Latin America		N/A (serves via U.S. ports now)

* Does not include lines changing names or changes in marketing arrangements (e.g., CARE/A.C.L. & Euro-Pacific).

Table 2 (Continued)

Name of Line	Conference (C) or (NC)	Last year of service	Short-term Entrants: 1 year or less	Short-term Entrants: 2 years or less	Area of Service	If regularity of service in doubt	Reasons for withdrawal (from published sources)
Constellation Line	NC	1982	X		E.C./Med.		Insufficient cargo - reverted to calling only in U.S.A.
Defra Line	C	1977			E.C./W. Africa	X	N/A
(P.T.) Djakarta Lloyd	NC	1980			E.C./S.E. Asia		N/A (Now calls in New York only)
Europe Canada - Lakes Line	C	1978			G.L. & E.C./ U.K. & Cont.		Great Lakes services on decline due to increase in vessel operating costs and competition from container lines operating out of eastern Canadian and American ports; also decline in value of dollar
Farrell Lines	C	1981			W.C./Austr. & N.Z. E.C./Africa, etc.		Financial problems (entire company) - reducing services (Still offering services to Mediterranean and Africa via New York)
Franco Express Lines	NC	1982	X		E.C./Continent	X	N/A
Frota Amazonia	C	1977			E.C./Caribbean & Latin Amer.	X	N/A
Galleon	C	1981		X	E.C./Philippines		N/A (Financial problems; taken over by gov't of Philippines)
Hafskip	NC	1982	X		E.C./Iceland	X	Now calls New York only
Hansa Line	NC	1980			E.C./Persian Gulf	X	Financial problems (entire company being liquidated)
Hanseatic - Vaasa Line	C	1978			W.C./Latin Amer./Scand./ N. Europe		N/A
Hellenic Lines	NC	1982			E.C./Red Sea/ Med., etc.		N/A (Still sailing from New York)

Table 2 (Continued)

Name of Line	Conference (C) or (NC)	Last year of service	Short-term Entrants: 1 year or less	Short-term Entrants: 2 years or less	Area of Service	If regularity of service in doubt	Reasons for withdrawal (from published sources)
Nessa Line	NC	1982		X	E.C./W. Africa		N/A
Hoegh Container Line	NC	1980			W.C./U.K. & Cont.		Service taken over by Westwood Shipping Lines, Inc. (subsidiary of Weyerhaeuser)
Hong Kong Island Line	C some routes	1979	X		W.C./Far East	X	N/A (Still calling U.S. ports)
Imperca Lines	NC	1981			E.C./Venezuela		N/A
Ital-Pacific Line	C	1977			W.C./Europe & Med.		N/A
Knutsen Line	C	1980			W.C./Far East & Australia		Service taken over by E.A.C.
Lauritsen Peninsular Reefers Ltd.	C	(early) 1981			W.C./U.K./Cont./ Scand.		N/A
Lignes Centrafricaine	NC	1981	X		E.C. (G.L.)/ Africa	X	N/A (Now serves Canada via U.S. points)
Maersk Line	NC	1980			E.C./Middle East	X	N/A (Still serving market via New York)
Mar Chile (Interamericana de Navigacion)	NC	1982		X	E.C./Chile & Peru		N/A
Maritime Co. of the Philippines	NC	1978	X		E.C./Philippines	X	N/A
Mexican Line	NC	1982			E.C./Central Amer.		N/A (Now serves Canada via New York)
Montréal Europe Navigation Ltd. (MEMAV)	NC	1980	X		E.C./N. Europe/ U.K.		Service losing money due to imbalance in N. Atlantic container trades (low level of imports from Europe)
Pharaonic Shipping	NC	early 1982	X (7)		E.C./Mediterranean	X	N/A
Prudential Lines	C	1977			W.C./Latin Amer.		Services taken over by Delta Lines
Safmarine	C until 1979	1981			E.C./S. Africa	X (in later years of service)	Now serves Canada via U.S. ports

Table 2 (Continued)

Name of Line	Conference (C) or (NC)	Last year of service	Short-term Entrants: 1 year or less	Short-term Entrants: 2 years or less	Area of Service	If regularity of service in doubt	Reasons for withdrawal (from published sources)
Salen Reefer Services	NC	1977	X		E.C./Africa	X	N/A (Not sure if service was of a regular nature, maybe only seasonal)
Seaspeed Services	NC	1977	X		E.C./Middle & Far East	X	N/A
Seatrain Lines	NC	1980		X	E.C./Middle East	X	Bankrupt (services sold to C.Y. Tung (Seapac) & TFL)
States Steamship Co.	C	1978			W.C./Far East		Bankruptcy: hurt by rate war in Pacific
Trans Freight Lines	NC	1981		X	E.C./N. Europe		Withdrew Canadian service (still calls U.S.) as: 1) low rates, 2) depressed Canadian economy, and 3) increase in CN Rail rates to Halifax
Unipacific Cont. Line	NC	1979	X		W.C./Far East	X	N/A (Believe company has gone out of business)

Source: Appendix A and trade publications (reasons for withdrawal).

Thus, 1980 was a year of low entry and 1981 and 1982 were among the most active in terms of entry by liner firms to date. In light of the depressed economic conditions worldwide during 1981 and 1982, no obvious explanation for this phenomenon presents itself and it may indeed be related to data difficulties and "spurious" entrants. It was sometimes difficult to pinpoint the exact date on which a line withdrew from service, and thus a line which withdrew at the beginning of a new year might easily have been described as having its last year of service during the previous year.

Again, the question of regularity of service is also important. When looking only at the number of lines withdrawing, a line having provided a continuous service for ten years would have equal weight with one only calling casually during the course of one year. The column indicating length of service helps to give greater weight to the long-term liner companies. Thirteen of the lines served Canada for less than one year and a further six for less than two years. But close to 30 lines remain after eliminating the short-term entrants. Some companies, e.g., Europe Canada-Lakes Lines and Canadian Westfal-Larsen, were involved in Canadian trades for well over a decade before withdrawing.

In terms of the area of service, 34 lines called at east coast ports, 14 at west coast ports and one (Farrell Lines) served both coasts. Comparing this to the number of new entrants on each coast (from Section 3.1.2), the east coast has gained in the number of lines serving it directly while the west coast has witnessed a slight decline. When looking at destinations served abroad, Asia was the most common with 14 lines calling, followed by the Mediterranean with 11. Europe, Africa and Latin America each received calls from nine lines and Australia from three of the lines. (Some lines served more than one area.)

A detailed examination of the causal factors behind the withdrawal of liner services to Canada is beyond the basic scope of this study. Nonetheless, where reasons have been reported in the press, they are included in Table 2. This listing reveals a wide variety of causes. Mergers and take-overs have already been mentioned. But bankruptcy, insufficient cargoes, the decline in the value of the dollar, rate wars and numerous other causes are also cited. In many instances, it has not been possible to uncover any published reports on the specific reasons for the demise of a service. In some cases, this may have been because it was not regarded as a regular service or in other cases, the line continues to serve its Canadian customers but exclusively via U.S. ports.

An examination of the home base (i.e., control) of these shipping lines (from Appendix A), indicates that they can be grouped into three main geographical areas -- U.S.-based, European-based and those based in developing nations.

Considering that only three U.S.-controlled lines appeared on the list of those providing continuous service from 1975 to 1982, the large number of U.S.-based lines that went bankrupt, were merged or subject to take-over, or withdrew from service to Canada for other reasons is perhaps surprising. The list includes ACE Lines, American Export, American Mail, Farrell, Pacific Far East, Prudential, Seatrain, and States Lines. This phenomenon probably relates more to the general financial difficulties being experienced by American lines during this period rather than to conditions in the Canadian trades in particular.

The European lines disappearing from service also were subject to mergers and take-overs (such as Knutsen Line and Hoegh Container Line), to financial problems (e.g., Atlantica and Hansa) and to other factors, sometimes unknown. However, the number of European lines providing continuous service was larger by comparison.

3.2 Changes in Conference Membership

Considerable attention has been devoted to cross-conference membership in previous papers on the conference system. This section examines only the entry and exit of liner firms with regard to individual conference membership and the information is based upon files held by the Water Transport Committee (WTC). The WTC has assigned an arbitrary file number to each conference filing tariffs and other information under the provisions of the SCEA. As of January 31, 1982, 77 such files had been opened but only 45 were currently active (see Table 3). The 32 files no longer active have been closed due to a variety of reasons including:

1) the termination of the conference agreement;

2) the regrouping of lines to form a new conference or the merger with another conference;

3) the closure of the file as no service to Canadian ports was provided; and

4) a reduction in membership to only one line, causing a legal end to the conference.

Some of the conference agreements represent special cases, such as the joint agreements between only two lines (e.g., Arctic Steamship Lines and Polish Ocean Lines or Saguenay Shipping Ltd. and Grancolombiana Line).

Also included in Table 3 are the trade routes served, the year the WTC file was opened, the original number of member lines and the entry and exit of liner firms from conference membership since 1975. An examination of the 45 conferences active at present reveals changes as tabulated below:

Table 3

LINER CONFERENCES
MEMBERSHIP CHANGES
January 1, 1975 to January 31, 1982

(1) Arbitrary File Designator (+ Indicates Active Conferences)	(2) Trade Route Served by Conference	(3) Year File Opened	(4) Number of Original Member Lines	(5) Membership as of Jan. 1/75	(6) New Lines Admitted to Membership 1975 to present	(7) Lines Leaving Conference 1975 to present	(8) New Entrants from (6) Leaving Conference
.01 +	America (East)/ West Africa	1970	11	12	12	8	4
.02	East Coast/Australia	1969	6	7	0	Cancelled January/77	
.03	East Coast/Australia	-	-	-	Terminated July 31/72		
.04 +	E. Canada/ Mediterranean	1971	2	4	2	3	1
.05	Canada/South Africa	1971	3	3	1	Dissolved Sept. 10/79	
.06 +	E. Canada/U.K.	1971	5	5	1	0	0
.07 +	E. Canada/Continent	1971	4	4	1	0	0
.08 +	Canadian (E.) North Atlantic Westbound	1971	6	5	1	1	1
.09	Canada - Scand. & Baltic	-	-	-	Dissolved March 31/71		
.10	Colpac	-	-	-	Dissolved Sept. 7/71		
.11 +	Continent/E. Canada	1971	4	4	1	0	0
.12	Continent/North Pacific	-	-	-	Terminated August 31/72 (lines became part of .54)		
.13	Deli - Eastern Canada	1967	1	1	1	Cancelled Nov. 30/79	
.14 +	Deli/Pacific	1971	2	3	4	3	2
.15 +	East Canada/Japan	1971	4	6	0	0	0
.16	Duplicate of .15 -- File cancelled February 8/72						
.17 +	East Canada/Aust. & N.Z.	1971	4	4	0	0	0
.18	Hong Kong/East Canada	1971	6	7	Cancelled October/75 (see .65)		
.19 +	Pacific/India	1975	4	-	6	6	6
.20 +	Inter-American Section "A" E. Coast	1971	3	4	2	0	0
.21 +	Argentina & Uruguay/ to Canada East	1970	3	5	1	0	0

Table 3 (Continued)

(1) Arbitrary File Designator (+ Indicates Active Conferences)	(2) Trade Route Served by Conference	(3) Year File Opened	(4) Number of Original Member Lines	(5) Membership as of Jan. 1/75	(6) New Lines Admitted to Membership 1975 to present	(7) Lines Leaving Conference 1975 to present	(8) New Entrants from (6) Leaving Conference
.22 +	Brazil/E. Canada	1968	8	8	3	1	0
.23 +	Japan & Korea - E. Canada	1974 (?)	13	12	0	4	0
.24 +	Japan & Korea - W. Canada	1973	12	12	6	6	3
.25	Java - East Canada	1968	2	2	Cancelled Nov. 30/79		
.26 +	Latin America/ Pacific Coast	1970	23	21	7	13	1
.27 +	Mediterranean to E. Canada	1971	6	6	2	3	1
.28 +	Mediterranean to N. Pacific	1971	4	4	2	2	1
.29	Overseas Shipowners Committee - File terminated Feb. 22/72: not serving Canadian ports						
.30 +	Pacific Coast - Australasia	1971	?	2	2	1	1
.31	Pacific Coast - Australia	-	-	-	Cancelled Oct./71 as served only U.S. ports		
.32 +	Pacific Coast River Plate "A"	1970	1	3	4	2	2
.33 +	Pacific Coast "B" River Plate/Brazil	1970	1	3	4	2	2
.33A +	Same as .33 Section "C"	1975	2	-	5	2	2
.34 +	Pacific/Indonesia	1966	2	4	3	2	1
.35 +	Pacific/Straits	1971	5	7 (inc. associate members)	8	2	0
.36 +	Pacific Westbound Intermodal	1970	9	15	5	4	3
.37 +	Philippines/ N. Amer. (E. & W.)	1970	10	14	5	Dissolved Dec. 1/81 Incorp. with U.S. tariff	
.38	Scandinavia - Great Lakes	Served only U.S. ports - File cancelled May 3/71					
.39	Straits - E. Canada	1970	3	4	0	Cancelled March 11/81	

Table 3 (Continued)

(1) Arbitrary File Designator (+ Indicates Active Conferences)	(2) Trade Route Served by Conference	(3) Year File Opened	(4) Number of Original Member Lines	(5) Membership as of Jan. 1/75	(6) New Lines Admitted to Membership 1975 to present	(7) Lines Leaving Conference 1975 to present	(8) New Entrants from (6) Leaving Conference
.40	Straits - Pacific	-	-	-	Terminated Nov. 20/70 see .35		
.41	Taiwan - E. Canada	1971	4	6	Cancelled Sept. 1/76		
.42	U.K./Canada W. Pacific	-	-	-	Cancelled Aug. 31/72 became part of .54		
.43 +	Hong Kong/Taiwan - W. Canada	1970	12	14	1	7	1
.44 +	Pacific - India	1977	4	-	2	3	2
.45 +	Western Canada/Europe	1970	11	12	2	3	0
.46 +	Ecuador & Colombia to U.S. & W. Canada	1966	3	5	2	0	0
.47 +	Malaysia - Pacific	1975	9	-	3	7 (1 later re-entered)	1
.48	Pacific/Northwest Containers	-	-	-	Terminated April 25/72, joined conference .23		
.49 +	U.S. & Great Lakes/ St. Law - West Africa	1971	5	6	0	0	0
.50	Canada/India	1973	1	3	Only 1 member left - not a legal conference		
.51	Canada/India Pakistan & Ceylon	-	-	-	Cancelled - not covered by SCEA		
.52	Japan/Canada - Great Lakes	-	-	-	Merged with file W.1926.23 Effective Jan. 7/74		
.53	Toronto/Far East	1972	-	-	Cancelled - no date		
.54 +	North Europe/ Canada Pacific	1972	4	4	2	0	0
.55 +	E. Canada/Continent (Asbestos)	1973	4	4	1	1	0
.56	Scandinavia & Baltic/ E. Canada	1973	2	2	1	Cancelled June 30/77	
.57	Canada/Scandinavia	1973	2	2	1	Cancelled June 30/77	
.58	E. Canada/E. Africa	1976	3	-	Dissolved Sept. 10/79		
.59 +	Java/Pacific	1969	1	3	7	4	4
.60	Canada/U.S. Atlantic	1972	1	2	Terminated Feb. 14/77		

Table 3 (Continued)

(1) Arbitrary File Designator (+ Indicates Active Conferences)	(2) Trade Route Served by Conference	(3) Year File Opened	(4) Number of Original Member Lines	(5) Membership as of Jan. 1/75	(6) New Lines Admitted to Membership 1975 to present	(7) Lines Leaving Conference 1975 to present	(8) New Entrants from (6) Leaving Conference
.61	Canada America Discussion Agreement - Cancelled						
.62 +	E. Canada/Europe Mail Committee	1974	5	5	0	0	0
.63	Polarctic	1976	Joint Service (Arctic SS & Polish Ocean)		Cancelled Jan. 1/81		
.64 +	Australia/E. Canada	1976	4	-	1	1	0
.65 +	Hong Kong/E. Canada	1976	4	-	1	1	0
.66	Hong Kong/E. Canada	1978	3	Cancelled Nov. 12/79			
.67	S. Africa/E. Canada	1976	3	Dissolved Sept. 10/79 (same lines as .58)			
.68	E. Africa/E. Canada	1976	3	Dissolved Sept. 10/79 (same lines as .58)			
.69 +	E. Canada/Venez.	1977	2	-	(Saguenay/CAVN Joint Agreement)		
.70 +	Thailand/Pacific	1977	5	-	1	3	1
.71 +	E. Canada/Colombia	1979	2	-	(Saguenay/Grancolombiana Joint Agreement)		
.72	Pacific Northwest Space Charter Agreement		6 Japanese Lines - now file no. W.1927.02				
.73 +	E. Coast Canada/ Far East		Five Lines Far East Freight Conference (outbound) 5 Japanese Lines				
.74 +	Australia/Pacific Coast	1980	3	-	0	1	0
.75 +	New Zealand/ Pacific Coast	1978	3	-	0	0	0
.76 +	E. Canada/India		Shipping Corporation of India & Scindia Joint Tariff Agreements				

Total 45*

* Includes only active conferences.

Source: Water Transport Committee.

CONFERENCES EXPERIENCING MEMBERSHIP CHANGES
JAN./1975 TO JAN./1982

Type of Change	No. of Conferences Affected
Gain in membership	18
Loss in membership	10
New entries equal to exits	7
No new entrants or exits	5
Special cases (joint agreements, etc.)	5

A subdivision of the 45 active conferences on the basis of area served (Table 4), indicates that each coast of Canada was served by 22 conferences. Only one conference -- Philippines/North America -- served both the east and west coasts of Canada and the United States. A further division of conferences into those providing service to Canadian ports only and those serving both Canadian and U.S. points, presents a very different picture of the east as opposed to the west coast. On the east coast, 20 conferences have agreements concerning only Canadian points of call, leaving two conferences, both involved in trade with West Africa, covering service to U.S. points as well. On the west coast, the situation is nearly reversed. The high-volume routes to Europe and the Far East are served by four conferences devoted exclusively to Canadian ports of call. The remaining 18 conferences call at both Canadian and U.S. ports. Vancouver is the principal Canadian liner port on the west coast and most lines find it economical to serve this port as an adjunct to their calls at the numerous west coast U.S. ports.

One of the reasons for distinguishing the conferences serving only Canadian ports from those combining Canadian and U.S. services, is related to the legality of closed conferences under Canadian law. In other words, the existing membership of a conference has control over admission of new member lines. Conferences serving U.S. ports are required to be "open", allowing any line capable of meeting certain basic criteria to become a conference member. Table 5 compares entry and exit of liner companies segregated on the basis of membership in joint and Canadian conferences. The open (joint) conferences had a higher rate of both entry (3.5 lines per conference) and exit (3 lines per conference) for the period 1975 to early 1982. The closed conferences had a more stable membership with a lower rate of entry (1.2 lines per conference) and exit (1.3 lines per conference). Thus, while new lines were admitted to membership in closed conferences, the rate of new admissions was much lower than for the open conferences. However, these data must be tempered by recognizing that the two groups of conferences

Table 4

AREAS SERVED BY CONFERENCES
CURRENTLY ACTIVE

East Coast		West Coast	
Canada only	Canada & U.S.A.	Canada only	Canada & U.S.A.
04 Mediterranean	01 West Africa	24 Japan/Korea	14 Deli/Pacific
06 U.K.	49 West Africa	43 Hong Kong/Taiwan	15 India
07 Continent		45 Europe	26 Latin Amer.
08 N. Atlantic		54 Northern Europe	28 Mediterranean
11 Continent			30 Australasia
15 Japan			32 River Plate "A"
17 Australia & N.Z.			33 River Plate/ Brazil "B"
20 Inter American "A"			33A River Plate/ Brazil "C"
21 Argentina & Uruguay			34 Indonesia
22 Brazil			35 Straits
23 Japan/Korea			36 Far East
27 Mediterranean			44 India
55 Continent (Asbestos)			46 Ecuador/Colombia
62 Europe (Mail Comm.)			47 Malaysia
64 Australia			59 Java
65 Hong Kong			70 Thailand
69 Venezuela			74 Australia
71 Colombia			75 New Zealand
73 Far East			
76 India			
Total No. of Conferences			
20	2	4	18

* Only one conference (.37 -- Philippines/North America) served both the east and west coasts of Canada and the U.S.A.

Source: Table 3.

Table 5

CLOSED CONFERENCES
SERVING CANADA ONLY

	Number of Conferences*	Membership as of January 1, 1975**	New Members Joining since January 1, 1975	Lines Withdrawing from Membership since January 1, 1975
Total	24	137	28	31
Average		5.71	1.17	1.29

OPEN CONFERENCES
SERVING CANADA AND THE UNITED STATES

	Number of Conferences*	Membership as of January 1, 1975**	New Members Joining since January 1, 1975	Lines Withdrawing from Membership since January 1, 1975
Total	20	120	71	59
Average		6.00	3.55	2.95

* Total excludes .37 -- Philippines/North America -- as in the process of being dissolved.

** Or when conference formed, if later date.

Source: Table 3.

("open" and "closed") are not identical in other respects. For example, the open conferences serving U.S. trades presumably operate on high-volume routes which might attract more new entrants than the Canada-only routes. Certain differences may also occur due to the fact that closed conferences serve primarily east coast points while the open conferences serve predominantly west coast points.

3.3 Vessels Calling at Canadian Ports in Deep-Sea Liner Trades

Since the beginning of the "container revolution" in the late sixties, the vessels plying the world's major trade routes have changed dramatically both in size and design. The reduced handling time required for containerized cargoes while in port has permitted the use of much larger vessels which could take fuller advantage of economies of scale on the sea leg of the voyage.

In this section, the vessels operated in the Canadian trades are compared for the years 1977 and 1981 to determine the pattern of the containerization process in the late seventies. A two-month period (May-June) was selected for detailed analysis. The results are summarized in Table 6 (page 39), which gives a regional breakdown on a conference/non-conference basis.

Since the list of lines and vessels for 1977 was based on information supplied by the Water Transport Committee and the 1981 data were collected from advertisements in trade publications, certain adjustments had to be made to render the data for the two years comparable. In the case of lines which do not advertise their sailing dates (particularly a problem with some of the large forest products carriers on the west coast), the companies were either excluded from the summary tables for both years or the information on vessels operating during May and June was obtained from shipping agents, Lloyd's Voyage Record, or other sources. All of the advertised sailing dates for 1981 were checked with Lloyd's Voyage Record to confirm that the vessels actually called in Canada.

Generally, consortia are counted as a single line if the advertising is done under the group name (since the shipper would perceive it as a single line). Some consortia have evolved over time. The Euro-Pacific Joint Service, for example, is operated by a partnership between CGM, Incotrans and Hapag Lloyd. In the late seventies, the partners decided to market their services and handle certain other functions separately which were handled previously under the group name, Euro-Pacific. However, for the purposes of this section, Euro-Pacific is consistently counted as a single line.

Various other complications also arose in preparing an overview of liner services to Canada. It is not uncommon to find one line providing both conference and non-conference

Table 6

SUMMARY OF VESSELS CALLING AT CANADIAN PORTS IN DEEP-SEA LINER TRADES
1977 - EAST COAST

Region	During May/June			Vessels by Type						Avg. Age	Avg. TEU's	Avg. DWT
	No. of Lines	No. of Trips	No. of Vessels	Gen.	Cont.	Ro-Ro	Bulk	Cont./ Bulk	Other			
Africa												
- Conference	8	11	11	11						15.4	-	11 000
- Independent	3	6	6	6						12.4	(1) 240	10 000
- Total	10	15	15	15						13.5	(1) 240	11 000
Mediterranean, Black Sea, Red Sea & Persian Gulf												
- Conference	6	42	36	23	11	2				8.3	(17) 980	15 000
- Independent	9	12	10	9		1				11.4	(3) 460	13 000
- Total	15	54	46	32	11	3				9.0	(20) 900	15 000
Northern Europe, Scandinavia & Baltic												
- Conference	7	67	43	23	11	9				9.6	(20) 880	13 000
- Independent	4	25	17	10	2		5			8.9	(6) 460	22 000
- Total	10	86	55	28	13	9	5			9.4	(26) 780	16 000
South & Central America (incl. Caribbean)												
- Conference	6	21	19	18			1			5.8	(5) 260	13 000
- Independent	8	39	30	22	6		2			9.7	(6)1 600	14 000
- Total	13	51	42	34	6		2			8.2	(11) 990	14 000
Asia												
- Conference	12	32	29	15	14					8.4	(19)1 390	21 000
- Independent	11	29	26	17	9					10.3	(14)1 100	19 000
- Total	17	40	37	23	14					9.5	(21)1 290	19 000
Oceania (incl. Australia & New Zealand)												
- Conference	3	10	10	2	8					4.6	1 180	23 000
- Independent	2	8	8		8					5.0	1 210	24 000
- Total	3	10	10	2	8					4.6	1 180	23 000
CONFERENCE TOTAL	40	175	142	92	38	11	1			8.9	(65) 990	16 000
INDEPENDENT TOTAL	33	107	87	60	19	1	7			10.2	(30) 970	17 000
EAST COAST TOTAL	62	234	188	129	40	12	8			9.5	(74) 930	15 000

Table 6 (Continued)

SUMMARY OF VESSELS CALLING AT CANADIAN PORTS IN DEEP-SEA LINER TRADES
1977 - EAST COAST

Region	During May/June			Vessels by Type						Avg. Age	Avg. TEU's		Avg. DWT
	No. of Lines	No. of Trips	No. of Vessels	Gen.	Cont.	Ro-Ro	Bulk	Cont./ Bulk	Other				
Africa													
- Conference	6	5	5	3		2				4.2	(4)	370	10 000
- Independent	5	7	7	6			1			9.0	(4)	330	15 000
- Total	11	12	12	9		2	1			7.0	(8)	350	13 000
Mediterranean, Black Sea, Red Sea & Persian Gulf													
- Conference	4	14	11	3	6	2				6.7		1 000	20 000
- Independent	7	12	12	12						9.4	(8)	500	14 000
- Total	11	26	23	15	6	2				8.1	(19)	790	17 000
Northern Europe, Scandinavia & Baltic													
- Conference	5	58	27		18	9				9.6		980	20 000
- Independent	10	46	37	22		3	6	6		10.9	(13)	650	19 000
- Total	15	104	64	22	18	12	6	6		10.4	(40)	870	19 000
South & Central America (incl. Caribbean)													
- Conference	8	28	26	25			1			7.7	(17)	300	15 000
- Independent	10	29	25	15	7	2	1			7.6	(17)	700	15 000
- Total	18	54	48	37	7	2	2			7.4	(33)	520	15 000
Asia													
- Conference	6	14	12	4	8					7.2		1 500	29 000
- Independent	11	29	29	14	13			2		7.0	(25)	1 190	24 000
- Total	16	42	40	17	21			2		7.2	(36)	1 310	25 000
Oceania (incl. Australia & New Zealand)													
- Conference	3	10	10	2	7	1				9.0		1 250	23 000
- Independent	-	-	-							-		-	-
- Total	3	10	10	2	7	1				9.0		1 250	23 000
CONFERENCE TOTAL	33	129	91	37	39	14	1			8.0	(81)	920	19 000
INDEPENDENT TOTAL	39	113	100	64	15	5	8	8		9.1	(57)	770	19 000
EAST COAST TOTAL	69	236	185	97	52	19	9	8		8.7	(134)	860	19 000

Table 6 (Continued)

SUMMARY OF VESSELS CALLING AT CANADIAN PORTS IN DEEP-SEA LINER TRADES
1977 - EAST COAST

Region	During May/June			Vessels by Type						Avg. Age	Avg. TEU's	Avg. DWT
	No. of Lines	No. of Trips	No. of Vessels	Gen.	Cont.	Ro-Ro	Bulk	Cont./ Bulk	Other			
Africa												
- Conference	-	-	-							-	-	-
- Independent	1	2	2	2						6.0	-	17 000
- Total	1	2	2	2						6.0	-	17 000
Mediterranean, Black Sea, Red Sea & Persian Gulf												
- Conference	4	7	7	6			1			8.0	(2) 230	14 000
- Independent	2	9	9	4			5			9.4	(6) 430	22 000
- Total	6	16	16	10			6			8.8	(8) 380	19 000
Northern Europe, Scandinavia & Baltic												
- Conference	5	16	16	3	13					6.0	(13) 900	14 000
- Independent	3	16	16	2			14			6.9	(11) 890	29 000
- Total	7	30	30	3	13		14			6.5	(24) 890	22 000
South & Central America (incl. Caribbean)												
- Conference	10	16	16	15			1			10.1	(8) 200	13 000
- Independent	-	-	-	-			-			-	-	-
- Total	10	16	16	15			1			10.1	(8) 200	13 000
Asia												
- Conference	15	37	33	28	5					8.5	(24) 460	16 000
- Independent	7	37	36	17	4		15			7.8	(13) 490	19 000
- Total	20	71	66	42	9		15			8.1	(36) 480	18 000
Oceania (incl. Australia & New Zealand)												
- Conference	4	10	9	2	2	2			3	6.2	(7) 740	20 000
- Independent	8	23	22	8	2	2	7		3	8.3	(11) 620	18 000
- Total	8	23	22	8	2	2	7		3	8.3	(11) 610	19 000
CONFERENCE TOTAL	32	76	71	44	20	2	2		3	7.8	(51) 580	15 000
INDEPENDENT TOTAL	15	68	66	30	6	2	25		3	7.6	(32) 620	20 000
EAST COAST TOTAL	38	119	113	57	24	2	27		3	7.3	(68) 610	19 000

Table 6 (Continued)

SUMMARY OF VESSELS CALLING AT CANADIAN PORTS IN DEEP-SEA LINER TRADES
1977 - EAST COAST

Region	During May/June			Vessels by Type						Avg. Age	Avg. TEU's		Avg. DWT
	No. of Lines	No. of Trips	No. of Vessels	Gen.	Cont.	Ro-Ro	Bulk	Cont./ Bulk	Other				
Africa													
- Conference	-	-	-							-	-		-
- Independent	1	2	2	2						10.0	-		17 000
- Total	1	2	2	2						10.0	-		17 000
Mediterranean, Black Sea, Red Sea & Persian Gulf													
- Conference	3	8	8	4	1	3				3.4		590	20 000
- Independent	2	7	7	4				3		8.0	(6)	660	27 000
- Total	5	15	15	8	1	3		3		5.5	(14)	620	23 000
Northern Europe, Scandinavia & Baltic													
- Conference	3	17	17	2	15					8.2	(15)	1 010	19 000
- Independent	2	9	9					9		4.7	(8)	1 440	40 000
- Total	5	26	26	2	15			9		7.0	(23)	1 160	26 000
South & Central America (incl. Caribbean)													
- Conference	10	25	25	19	6					8.2	(21)	560	17 000
- Independent	1	-	-							-	-		-
- Total	11	25	25	19	6					8.2	(21)	560	17 000
Asia													
- Conference	13	26	21	15	6					6.5	(19)	1 130	22 000
- Independent	8	16	16	3	3	2	2	6		8.6	(12)	750	25 000
- Total	20	42	37	18	9	2	2	6		7.4	(31)	980	23 000
Oceania (incl. Australia & New Zealand)													
- Conference	4	14	13		5	4	1	2	1	8.4	(12)	950	23 000
- Independent	2	3	3	1			2			0.7		960	30 000
- Total	6	17	16	1	5	4	3	2	1	6.9	(15)	950	24 000
CONFERENCE TOTAL	28	77	71	33	27	7	1	2	1	7.7	(64)	850	20 000
INDEPENDENT TOTAL	13	37	37	10	3	2	4	18		6.8	(29)	940	29 000
EAST COAST TOTAL	38	109	103	38	30	9	5	20	1	7.5	(91)	880	23 000

services to the same region, sometimes utilizing the same vessels for both services. The non-conference carryings may be small compared to the conference loadings on the route but it would still be recorded in the 1977 data. Lines also operate across more than one region, again sometimes using the same vessels. This presents many problems with regard to double counting in preparing summary statistics for the east and west coasts. Also, with lines entering and terminating services at various times during the year, a cross-section based on a two-month period will not correspond exactly to the number of lines listed in Appendix A for that year.

3.3.1 Vessels Calling at West Coast Ports

A comparison of the period May and June for 1977 and 1981, indicates that the number of conference sailings (76) and vessels (71 versus 70) is virtually the same for both periods. However, the number of sailings and number of vessels employed on independent services has fallen dramatically, from 68 trips to 37 trips and from 66 vessels to 37 vessels. Part of this difference may be explained by data differences for the two years, where in 1977 more conference vessels were counted as making non-conference trips. However, even allowing for this factor, the drop in non-conference sailings is still significant. The reason for this is not clear although it may reflect the depressed state of the forest products industry. In any event, the lack of change in the number of conference sailings supports the claim that conference services are more stable over time. However, some adjustments in the number of conference sailings to various regions have taken place, with points in South and Central America serving as destinations for 25 trips in 1981 versus only 16 in 1977 while Asia received only 26 calls in 1981 as compared to 37 in 1977.

When looking at the types of vessels employed, the main ship category registering a decline was general cargo, falling from 57 to 38 ships. The more specialized types of vessels -- container, ro-ro and container/bulk -- have all increased both in absolute numbers and relative shares of the market. The independent operators have, in particular, moved to container/bulkers.

The average age of all vessels employed, 7.5 years in 1977, has not declined over the four-year period, reflecting continuing entry into service by newer vessels.

When looking at capacity measures, both the container capacity (measured in TEU's) and deadweight tonnage increased significantly. In 1981, 91 vessels out of a total of 102 had some container capacity and this averaged 880 TEU's per vessel. This compares to 68 out of a total of 113 vessels in 1977 with an average TEU capacity of 610. Vessels employed by independents continued to be larger in both TEU capacity and deadweight tonnage. Out of the total of 37 vessels employed by

independents in 1981, 29 had container capacity with an average of 940 TEU's per vessel. Their average deadweight tonnage of 29 000 was considerably higher than the average of 20 000 DWT for vessels operated by conference lines in 1981. This average deadweight tonnage of 29 000 also represents a significant increase over the 20 000 DWT average recorded by non-conference vessels in 1977.

Among the lines on the west coast upgrading their fleets during the 1977 to 1981 period were D'Amico, Italian Line, Euro-Pacific, Hoegh, Star Shipping, Barber Blue Sea and the Shipping Corporation of India. Generally, fleet renewal programs brought increases in deadweight tonnage and a concurrent increase in container capacity.

3.3.2 Vessels Calling at East Coast Ports

The number of conference operators on the east coast declined from 40 to 33 between 1977 and 1981. However, the increase in the number of independent services was sufficient to raise the total number of lines calling to 69 from its 1977 level of 62. The number of trips and vessels employed was down substantially for conference lines, from 175 to 129 trips and from 142 vessels to 91. However, the number of calls by independents rose slightly from 107 to 113 visits.

As on the west coast, there is a marked trend away from the use of general cargo vessels with a concomitant increase in the employment of more specialized vessels such as container/bulkers and ro-ro's. Average vessel age declined slightly from 9.5 to 8.7 years. Average TEU capacity surprisingly dropped from 930 TEU's in 1977 to 860 TEU's in 1981. However, this does not indicate that vessels with a large TEU capacity have been withdrawn and replaced by those with smaller capacity. Rather it represents an increase in the employment of vessels with some container capacity (not necessarily pure container ships) from 68 to 134 which dilutes the average TEU capacity. The trade route to Latin America demonstrates such a trend with the number of ships with container capacity increasing from 11 to 33 but with average TEU capacity falling from 990 to 520.

Average deadweight tonnage climbed to 19 000 in 1981 from 15 000 in 1977 and both conference and independent vessels had the same average deadweight tonnage in 1981.

Among the lines operating on the east coast and increasing the capacity of their fleets (measured both in TEU's and DWT) between 1977 and 1981 were Cast, Polish Ocean Lines, Barber Blue Sea and Argentine Line (E.L.M.A.). These four lines also increased the frequency of their calls to Canada. The co-ordinated service operated by five Japanese lines also increased the frequency of its calls but continued using the same vessels.

3.3.3 Overview

Of the lines operating to Canada in 1977 and 1981, 16 lines called on both coasts of Canada; and 13 out of the 16 provided continuous service during both periods, probably reflecting the fact that lines serving the two coasts tend to be large, well-established firms.

The different trends apparent on the east and west coasts contribute to the view that they should be treated separately for purposes of economic analysis. The decline in the use of general cargo vessels and the associated rise in the use of specialized ships is evident on both coasts. Yet the east coast differed greatly from the west in that the number of calls by independent lines increased during the period while conference sailings declined. Conversely, on the west coast the number of calls by independent lines fell dramatically, from 68 to 37, while conference sailings remained stable.

3.4 The Frequency and Reliability of Liner Services

3.4.1 Service Frequency

In this study, frequency of service has been looked at from three separate perspectives:

1) "Frequency of Sailings" as given in the Directory of Ocean Shipping Services compiled by the Transportation Services Branch of the Department of Industry, Trade and Commerce and derived from data supplied by shipping lines/agents. This is a measure of the time period between visits (trips) for a given line serving Canada.

2) "Scheduled Sailing Dates" as the published dates of departure from Canadian ports for each line. The sources are, the "Marine News" section of the Montréal Gazette for the east coast and the Pacific Shipper for the west coast. Both of these appear on a weekly basis. Thus, the date of issue will vary from one week before to the same day as the scheduled sailing day for a given vessel. Many lines tend to change the scheduled sailing date as the time for departure approaches.

3) "Actual Sailing Date" as the actual date that a given vessel left a given port. The source is Lloyds Voyage Record, a weekly publication.

Table 7 compares the average published "frequency of sailings", as listed in the Directory, to the average actual frequency for conference and independent lines serving each region, as well as present region totals and overall totals. The unit of measurement used for analysis of "frequency of

Table 7

FREQUENCY OF SAILINGS PER MONTH
PLANNED AND ACTUAL
1981 - EAST COAST

Region	Average Frequency	
	Average "Frequency of Sailings"	Average "Actual Frequency"
Africa		
- Conference (4)*	1.0	0.63
- Independent (6)	1.07	0.59
- Total (10)	1.04	0.61
Mediterranean, Black Sea, Red Sea & Persian Gulf		
- Conference (4)	2.11	1.75
- Independent (7)	1.06	1.0
- Total (11)	1.44	1.27
Northern Europe, Scandinavia & Baltic		
- Conference (7)	4.0	4.15
- Independent (7)	2.52	3.84
- Total (14)	3.26	4.0
South & Central America, (incl. Caribbean)		
- Conference (6)	1.72	2.5
- Independent (9)	1.36	1.61
- Total (15)	1.5	1.97
Asia		
- Conference (2)	3.5	3.5
- Independent (9)	1.26	1.61
- Total (11)	1.67	1.95
Oceania (incl. Australia & New Zealand)		
- Conference (3)	1.47	1.67
- Independent (0)	-	-
- Total (3)	1.47	1.67
CONFERENCE TOTAL** (26)	2.39	2.52
INDEPENDENT TOTAL** (38)	1.65	1.75
EAST COAST TOTAL** (64)	1.83	2.06

* Figure in brackets indicates number of services for which schedules are available for May/June, 1981.

** Some double counting of lines serving more than one region may be included in the totals.

Sources: Industry, Trade and Commerce, Directory of Ocean Shipping Services; Montréal Gazette, and Lloyd's Voyage Record.

Table 7 (Continued)

FREQUENCY OF SAILINGS PER MONTH
PLANNED AND ACTUAL
1981 - EAST COAST

Region	Average Frequency	
	Average "Frequency of Sailings"	Average "Actual Frequency"
Africa		
- Conference (0)*	-	-
- Independent (1)	1.0	1.0
- Total (1)	1.0	1.0
Mediterranean, Black Sea, Red Sea & Persian Gulf		
- Conference (3)	1.15	1.34
- Independent (2)	1.25	1.75
- Total (5)	1.19	1.50
Northern Europe, Scandinavia & Baltic		
- Conference (3)	2.60	2.84
- Independent (2)	1.70	2.25
- Total (5)	2.24	2.60
South & Central America, (incl. Caribbean)		
- Conference (9)	1.37	1.39
- Independent (0)	-	-
- Total (9)	1.37	1.39
Asia		
- Conference (8)	1.93	1.63
- Independent (5)	2.00	1.60
- Total (13)	1.96	1.62
Oceania (incl. Australia & New Zealand)		
- Conference (4)	1.46	1.75
- Independent (2)	1.25	1.50
- Total (6)	1.39	1.67
CONFERENCE TOTAL** (27)	1.66	1.67
INDEPENDENT TOTAL** (12)	1.62	1.67
EAST COAST TOTAL** (39)	1.65	1.67

* Figure in brackets indicates number of services for which schedules are available for May/June, 1981.

** Some double counting of lines serving more than one region may be included in the totals.

Sources: Industry, Trade and Commerce, Directory of Ocean Shipping Services; Pacific Shipper, and Lloyd's Voyage Record.

sailings" is taken as the number of trips per month with one month being equal to 28 days or one unit. For example, a weekly (every seven days) service would become 28/7 = 4 trips; every 10 days, 28/10 = 2.8 trips. The average actual frequency is simply the total actual trips per month. In this case, one month is equal to 30.5 days, i.e., the average of the number of days in May and June, 31 and 30, respectively, which is the time period under study for 1981.

In comparing the average published frequency of sailings to average actual frequency, two factors must be taken into account. Firstly, the period of time may be slightly longer depending on how "monthly" is defined. Secondly, the actual sailing dates include vessels departing beyond the two month period (i.e., in July, if the vessel arrived in the same port during June). Sailing dates extending into July amount to about 6% of the total. Taking these factors into account, it is expected that average actual frequency be 10 to 15% higher than average published "frequency of sailings". As the figures in Table 7 show, this was the general trend except for voyages between the African and Mediterranean regions and the east coast and the Asian region and the west coast. In all regions, conference and independent lines showed the same tendency, i.e., if the actual frequency for conference lines was lower than expected, the frequency for independent lines was also lower.

3.4.2 Reliability of Services

Three factors relating to reliability of service as measured by on-time performance are considered in this section:

1) Number of Days in Port - This was calculated by subtracting arrival date from departure date for a given vessel in a given port. If arrival and departure dates were the same, the vessel was given a time of half (0.5) days in port. The results as given in Table 8 show that conference lines generally spent less time in port than independent lines. The shortest turnaround time was that by conference lines on the east coast to Asia routes. Poorest turnaround time was for conference lines on the east coast to Africa routes.

2) Difference between Scheduled and Actual Sailing Dates - These figures were obtained by subtracting the scheduled from the actual sailing dates. If the dates were the same, the difference was said to be zero (0), i.e., the ship sailed as scheduled. As shown in Table 8, conference lines again proved to be more reliable, generally showing a smaller divergence between scheduled and actual sailings. The smallest divergence appeared for conference members on the east coast to Asia and west coast to

Table 8

RELIABILITY OF LINER SERVICES
AS MEASURED BY ON-TIME PERFORMANCE
1981 - EAST COAST

Region	Avg. No. of Days in Port	Avg. Diff. Bet. Scheduled and Actual Sailing Dates	% of Sailing Dates as Scheduled (Avg.)	% Within 1 Day (Avg.)	% Within 2 Days (Avg.)
Africa					
- Conference (5)*	6.0	5.8	0	20.0	60.0
- Independent (7)	3.6	2.6	14.3	42.9	57.1
- Total (12)	4.6	3.9	8.3	33.3	58.3
Mediterranean, Black Sea, Red Sea & Persian Gulf					
- Conference (11)	1.7	1.5	27.3	63.6	72.7
- Independent (11)	5.2	5.6	0	27.3	36.4
- Total (22)	3.3	3.5	13.6	45.5	54.6
Northern Europe, Scandinavia & Baltic					
- Conference (58)	1.6	1.9	50.0	79.3	84.5
- Independent (34)	3.2	2.7	23.5	58.8	70.6
- Total (92)	2.3	2.2	40.2	71.7	79.4
South & Central America, (incl. Caribbean)					
- Conference (24)	3.5	5.3	8.3	37.5	41.7
- Independent (22)	2.4	3.2	18.2	40.9	59.1
- Total (46)	2.9	4.3	13.0	39.1	50.0
Asia					
- Conference (14)	0.9	0.8	50.0	78.6	92.9
- Independent (27)	2.1	2.6	14.8	48.2	59.3
- Total (41)	1.7	2.0	26.8	58.5	70.7
Oceania (incl. Australia & New Zealand)					
- Conference (9)	1.4	1.4	22.2	55.6	88.9
- Independent (0)	-	-	-	-	-
- Total (9)	1.4	1.4	22.2	55.6	88.9
CONFERENCE TOTAL** (121)	2.1	2.5	35.5	65.3	75.2
INDEPENDENT TOTAL** (101)	3.0	3.1	16.8	47.5	60.4
EAST COAST TOTAL** (222)	2.5	2.8	27.0	57.2	69.8

* Figure in brackets indicates no. of sailings for which scheduled and actual sailing dates are known.

** Some double counting of lines serving more than one region may be included in the totals.

Sources: Montréal Gazette, Globe and Mail, and Lloyd's Voyage Record.

Table 8 (Continued)

RELIABILITY OF LINER SERVICES
AS MEASURED BY ON-TIME PERFORMANCE
1981 - WEST COAST

Region	Avg. No. of Days in Port	Avg. Diff. Bet. Scheduled and Actual Sailing Dates	% of Sailing Dates as Scheduled (Avg.)	% Within 1 Day (Avg.)	% Within 2 Days (Avg.)
Africa					
- Conference (0)	-	-	-	-	-
- Independent (1)	1.0	1.0	0	100	100
- Total (1)	1.0	1.0	0	100	100
Mediterranean, Black Sea, Red Sea & Persian Gulf					
- Conference (8)	1.8	2.5	12.5	12.5	50.0
- Independent (4)	2.4	1.0	50.0	75.0	75.0
- Total (12)	2.0	2.0	25.0	33.3	58.3
Northern Europe, Scandinavia & Baltic					
- Conference (17)	1.4	0.8	35.3	82.4	100
- Independent (34)	3.7	2.5	0	25.0	25.0
- Total (19)	2.1	1.0	31.6	79.0	94.7
South & Central America, (incl. Caribbean)					
- Conference (24)	1.8	1.6	8.3	54.2	79.2
- Independent (0)	-	-	-	-	-
- Total (24)	1.8	1.6	8.3	54.2	79.2
Asia					
- Conference (24)	1.9	1.4	20.8	58.3	83.3
- Independent (7)	2.4	2.3	14.3	57.1	57.1
- Total (31)	2.1	1.6	19.4	58.1	77.4
Oceania (incl. Australia & New Zealand)					
- Conference (11)	2.3	1.7	18.2	45.5	72.7
- Independent (1)	2.0	2.0	0	0	100
- Total (12)	2.3	1.8	16.7	41.7	75.0
CONFERENCE TOTAL* (84)	1.8	1.5	19.1	56.0	79.8
INDEPENDENT TOTAL* (15)	2.7	1.9	20.0	60.0	66.7
WEST COAST TOTAL* (99)	2.0	1.6	19.2	56.6	77.8

* Some double counting of lines serving more than one region may be included in the totals.

Sources: Pacific Shipper and Lloyd's Voyage Record.

Table 8 (Continued)

RELIABILITY OF LINER SERVICES
AS MEASURED BY ON-TIME PERFORMANCE
1981 - WEST COAST

Region	Avg. No. of Days in Port	Avg. Diff. Bet. Scheduled and Actual Sailing Dates	% of Sailing Dates as Scheduled (Avg.)	% Within 1 Day (Avg.)	% Within 2 Days (Avg.)
Africa					
- Conference (0)	-	-	-	-	-
- Independent (1)	1.0	1.0	0	100	100
- Total (1)	1.0	1.0	0	100	100
Mediterranean, Black Sea, Red Sea & Persian Gulf					
- Conference (8)	1.8	2.5	12.5	12.5	50.0
- Independent (4)	2.4	1.0	50.0	75.0	75.0
- Total (12)	2.0	2.0	25.0	33.3	58.3
Northern Europe, Scandinavia & Baltic					
- Conference (17)	1.4	0.8	35.3	82.4	100
- Independent (34)	3.7	2.5	0	25.0	25.0
- Total (19)	2.1	1.0	31.6	79.0	94.7
South & Central America, (incl. Caribbean)					
- Conference (24)	1.8	1.6	8.3	54.2	79.2
- Independent (0)	-	-	-	-	-
- Total (24)	1.8	1.6	8.3	54.2	79.2
Asia					
- Conference (24)	1.9	1.4	20.8	58.3	83.3
- Independent (7)	2.4	2.3	14.3	57.1	57.1
- Total (31)	2.1	1.6	19.4	58.1	77.4
Oceania (incl. Australia & New Zealand)					
- Conference (11)	2.3	1.7	18.2	45.5	72.7
- Independent (1)	2.0	2.0	0	0	100
- Total (12)	2.3	1.6	16.7	41.7	75.0
CONFERENCE TOTAL* (84)	1.8	1.5	19.1	56.0	79.8
INDEPENDENT TOTAL* (15)	2.7	1.9	20.0	60.0	66.7
WEST COAST TOTAL* (99)	2.0	1.6	19.2	56.6	77.8

* Some double counting of lines serving more than one region may be included in the totals.

Sources: Pacific Shipper and Lloyd's Voyage Record.

Northern Europe routes. Large differences showed up for conference members on the east coast to Africa and to South and Central America routes and for independent lines on the east coast to the Mediterranean route.

There appears to be a correlation between this factor and the number of days in port, i.e., those lines with the best record in respect of arrival and departure dates, spend less time in port than those with poorer records. Generally, the number of days in port* is lowest for those routes which are heavily containerized, such as Eastern Canada to Asia. Also, time spent in a Canadian port may relate to the lower volume of traffic loaded for those lines which are just stopping off after calls at U.S. points.

3) Percentage of Sailings as Scheduled - The last three columns in Table 8 attempt to show the degree to which schedules are maintained on the average. From the results, it appears that conference lines on the east coast to Northern Europe and to Asia routes, and independent lines on the west coast to the Mediterranean route, are most reliable in this way, each sailing as scheduled 50% of the time. Conference lines on the west coast to Northern Europe route are also very reliable with over 82% of sailings within one day of the scheduled date and all (100%) sailings within two days. The east coast to Africa route showed the poorest results. Conference lines on this route had no (0%) sailings as scheduled, nor did independent lines on the east coast to Mediterranean route. (Any grouping containing less than four sailings has not been considered.)

Thus, both in terms of the number of sailings per month (frequency) and in terms of on-time performance (reliability), conference lines as a whole outperform the independent operators. Yet, independent operators on certain routes outperform conference carriers in terms of on-time performance (e.g., east coast to Latin America and to Africa); and divergences in frequency and reliability between carriers on different trade routes may far outweigh the variations between conference and non-conference carriers on the same routing.

---

* Last (or only) port of call in Canada.

Chapter 4

CANADIAN OVERSEAS LINER CARGO TRADES

4.1 Effects of Non-Conference Competition on Conference Rate Stability

4.1.1 Background

Generally, it is well known that administered prices are more stable than competitive prices.* With respect to conference prices (i.e., freight rates), the stability of conference rates has often been claimed to be one of the major benefits of the conference system, as well as a positive factor in fostering international trade. Due to the nature of the conference system, conference rates tend to be more sensitive to changes in costs than to changes in demand. This implies that rates tend to rise over time as costs increase, but also that rates tend to be relatively stable in periods of fluctuating demand.

Another question in relation to the relative stability of rates, but which is of a normative nature and beyond the scope of this report, is whether or not rate stability is necessarily an asset. This question assumes greater importance once it is realized that rate stability is probably achieved through higher rates than would be present under competitive conditions. Finally, it should be noted that each conference is unique to a certain extent. Therefore, while some generalizations can be made, it must be understood that each conference operates under its own agreement with policies and problems dictated by the particular trade route it serves.

The general contention of many analysts of international maritime transport is that the nature of shipping conference organization allows conferences to behave like discriminating monopolists. In this role, conferences are assumed to formulate their pricing strategies according to the principle of "what the traffic can bear", i.e., assign freight rates according to the elasticity of demand for transportation. Thus, it should be kept in mind that conferences are cartels and like any cartel, conferences are formed and maintained to consolidate, preserve and exercise market power and ultimately to enrich their members.

Defenders of the conference system claim that the potential monopoly powers of conferences are partially

---

* P.A. Samuelson, Economics. 10th Edition (1976), pp. 513-516.

constrained by competition from non-conference (independent) liners. These independent liners or "outsiders" usually offer liner services similar to those offered by conferences and thus often present a real or potentially potent source of competition to shipping conferences in that they seek the same cargoes and frequently operate vessels of identical design.

Independent liners can be broadly classified into three main categories:

1) The "fly by night" operator who speculates on making quick profits. He quotes particularly low rates on a specific route. But as soon as the economic situation changes, he disappears as quickly as he came onto the scene.

2) The tolerated outsider, who links the most attractive ports in a trade with a more or less regular service. He limits his capacity and keeps close to conference tariffs.

3) The powerful outsider, who makes an entry into a certain trade in order to reach strategic aims. For example, his objective may be to gain admission to a conference with as large a cargo quota as he can obtain.*

For the purpose of this study, however, no distinction is made between the various types of outsider competition. Independent liner firms generally compete with conferences by charging somewhat lower rates -- either a constant discount for all items in the conference tariff, or relatively lower rates on specific commodities.

However, in charging lower rates, the non-conference operator may, though not necessarily, offer a lower quality service, through the provision of fewer services, less frequent sailings or slower transit times.

The usual actions taken by conferences to counteract serious competition from independent liners are of two major types:

1) establishment of an emergency rate committee -- The committee is usually composed of the most powerful members of a conference and has the power to cut rates as required, in order to meet competition from outsiders without having to obtain approval from the remaining member lines; and

2) establishment of open rates -- This may be done in circumstances where the emergency rate committee is

---

* International Transport Journal, Dec. 4, 1981, p. 5939.

> not effective. The conference may then declare rates on certain commodities as "open". With open rates the member lines of the conference can set their rates for these specified commodities at any level that they consider appropriate.*

According to recent analyses by various maritime economists, it has been hypothesized that the liner industry is characterized by a variety of complex competitive influences which makes it doubtful that a conference could be regarded as a complete monopoly, and it may often be the case that for practical purposes, it represents a powerful group of firms in an oligopolistic market structure. Thus, conferences cannot normally be regarded as possessing monopoly power and to maintain their market position they are forced to make conscious attempts at deterring entry by charging rates which do not yield the excess profits that would normally attract new entrants.**

4.1.2 Methodology and Results

In this section, a number of conferences carrying exports from Canada will be analyzed in an attempt to discern any possible relationship between the extent of non-conference activity on the routes and the degree of freight-rate stability. Other factors, such as the availability of alternate routings, also affect the amount of competition faced by conference lines. However, due to the complexity of quantifying such data, this section focuses simply on direct non-conference competition on each route.

Shipping data for 1979, collected by Statistics Canada and processed by the CTC's Water Transport Committee, were used in the analysis in combination with the liner freight-rate index developed by the Research Branch of the CTC.*** The conferences selected for analysis were limited to 17 outbound conferences which are currently active and are documented in the liner freight rate index.

For each conference, total liner traffic carried on the route served was examined to determine the percentage of conference versus non-conference traffic (by tonnage) for 1979.

---

* Canada, Canadian Transport Commission, Research Branch, International Liner Shipping and Canadian Trade, Report No. 20-79-02, pp. 59-60.

** John Davies, "The Competitive Environment of Liner Conferences" in Maritime Policy and Management, 1978, 5, pp. 97-106.

*** Canada, Canadian Transport Commission, Research Branch, Shipping Conference Freight Indices for Canadian Export Trade: Quarterly Time Series: 1978-1981. (Forthcoming.)

The market share controlled by the conference was then compared to the change in the liner freight rate index (exports only) between early 1978 and the end of 1981. In view of the discussion in the previous section, one would expect that conferences which do not face substantial competition from independents would tend to increase rates more quickly than those which must compete with independents. An examination of the data, however, does not seem to support this hypothesis. No direct correlation was found between market share by conference lines and the percentage increase in the liner freight rate index (including bunker and currency surcharges). The basic liner rates (not including surcharges) were also compared to the market shares of the conferences, again without producing any positive correlation.*

Various hypotheses may be ventured as to why the above comparison yielded no strong correlation. First, the market share of the conferences was measured only in terms of tonnages and a division on the basis of the value of cargo carried might produce a far different picture. Second, there is no indication of the absolute level of freight rates on a given route but only relative percentage increases. Third, the time series used may not have been long enough to produce realistic results. Fourth, much economic discussion today relates to the theory of the contestability** of markets (potential entrants would be regarded as a significant deterrent to fixing rates at a level higher than that necessary to earn "normal" profits) which would downplay the importance of the actual number of independent lines operating on a given route at a given time.

Finally, the conditions of operation may vary so greatly between trading routes that it renders a cross-sectional analysis inconclusive. However, the following graph which compares the pattern of freight-rate index increases for three conferences demonstrates that conferences are not immune to market forces. The Canada-U.K. and Canadian Continental Eastbound Conferences, both operating on the North Atlantic, have faced strong competition from independent lines (such as Cast) and the existence of rate wars since the late seventies. In contrast to the majority of export conferences covered by the index (represented here by the Canada-India Conference), these conferences have actually reduced their rates from time to time, presumably in response to market pressures. Generally, the

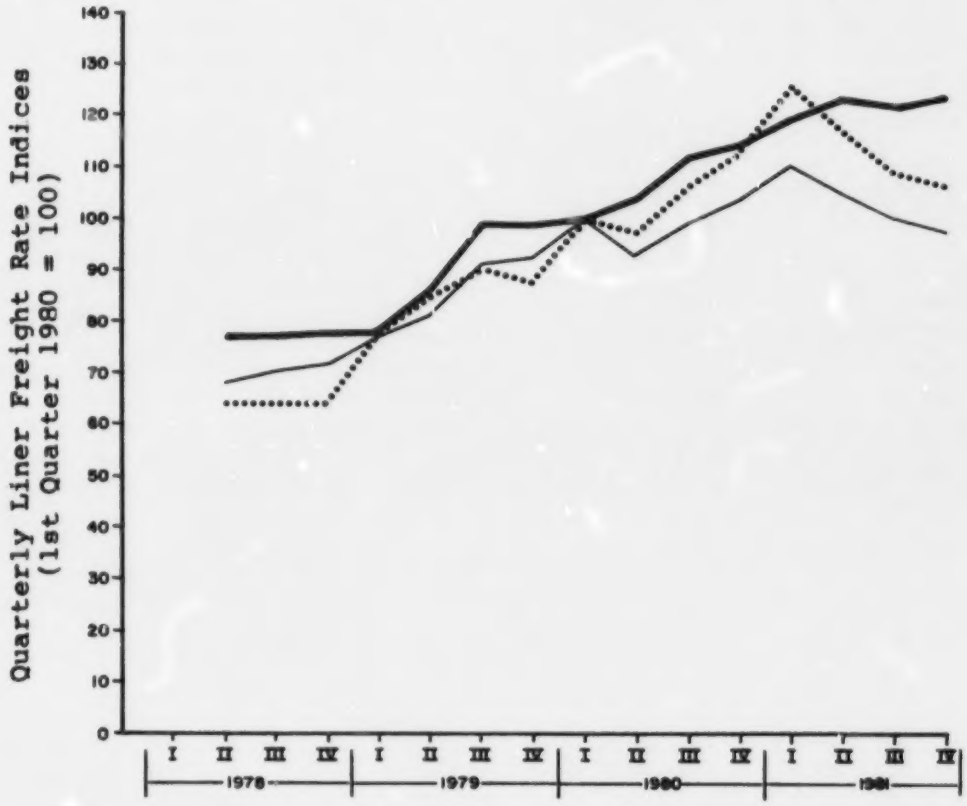
---

* For a detailed discussion of the liner index and some preliminary conclusions, see the previously noted Research Branch report on the Shipping Conference Freight Indices.

** See the paper by J.E. Davies, Pricing in the Liner Shipping Industry, published by the Research Branch of the Canadian Transport Commission, Report No. 1983/04E.

Figure 1

COMPARISON OF TRENDS IN LINER FREIGHT RATE INDICES* FOR THREE CONFERENCES



* Including Bunker and Currency Surcharges.

liner index shows that conference rates are flexible only in an upward direction thus demonstrating the principle stated earlier that they are more responsive to changes in cost than to changes in demand.

4.2 Implicit Cargo Sharing and Port Allocation among Conference Lines

4.2.1 Background

There is a great mystique surrounding the internal mechanism of decision-making within liner conferences. Little or no information is available to outsiders regarding conference deliberations, discussions or even final decisions as they affect Canada.

From the information available about conferences and their operation as cartels, it is known that the salient feature of conference operations is the control of price competition. Since member lines are forced to adhere to a common tariff, there is no possibility of formally changing prices. However, they may confer implicit price changes through the offering of higher quality service. Therefore, within conferences the restriction on pricing may be detrimental to the more inefficient member lines, unless they are guaranteed a certain share in the total business. Otherwise, the efficient lines, through the offering of a superior service at the agreed upon price, may end up taking a disproportionate percentage of cargo, which may force the less efficient firms to cut rates in order to survive.

Shipping conferences usually employ three common practices to restrain internal competition and avoid problems:

1) sailing quotas - limitations on the number of sailings each member can make;

2) cargo quotas - restrictions on the amount of cargo which each member can carry either in the total trade or from certain ports, or a combination of both; and

3) port allocation - restrictions on the ports of loading or discharge.

A fourth practice, that of revenue pooling, may be added to this list.

Conferences maintain that these arrangements among member lines are basically designed to improve the quality of service to shippers.

The primary focus of this section is to examine cargo sharing for a sample group of conferences. Cargo sharing has

been implicitly assumed to be a regular feature of "closed" conferences since their inception. The regulation of tonnage "on the berth" is claimed by conferences to avert an oversupply of tonnage in a particular trade or the possibility of one member line gaining more of the trade at the expense of the other member lines. Therefore, cargo sharing is employed along with the common tariff to try to ensure an equitable distribution of trade among the members.

Cargo quotas are relatively difficult to enforce and thus are occasionally confined to certain types of cargo that ships find particularly desirable because of low loading or carrying costs, well-organized supply or perhaps a high agreed rate.

A secondary aim of this section will be to analyze the carryings of conferences to determine if there are any discernible patterns of port allocation among the member lines. Generally, conferences subdivide the destinations they serve and these subareas are allocated to particular lines.

It must be said, however, that mainly because of data deficiencies these exercises proved to be of little value. They are, nonetheless, described in the following sections to illustrate the problem and document the effort.

Five "closed" conferences serving Canada's export trade during the year 1979 were arbitrarily selected for analysis. These conferences range from a joint operating agreement between two lines -- CAVN (Venezuelan Line) and Saguenay -- to the large Western Canada/Europe Conference. The conferences vary widely in the number of ports served abroad and in Canada, and also in the range of cargo carried. The five conferences are:

1) Eastern Canada/Australia - New Zealand
2) CAVN/Saguenay Joint Service
3) Eastern Canada/Japan
4) Canadian Continental Eastbound
5) Western Canada/Europe

The traffic carried by each conference has been compiled by line, by port and by cargo type for any evidence of implicit cargo sharing or of implicit port allocation. In the statistics available, containers were treated as a type of cargo, precluding detailed analysis of traffic moving in containerized trades.

4.2.2 Cargo Allocation

Each conference was examined separately to see the types of cargo carried on the route for 1979 and to see if any pattern of cargo allocation could be discerned.

a) Eastern Canada/Australia - New Zealand Conference

The three member lines of this export conference -- Atlanttrafik Express, Columbus Line and Pace Line -- specialize in the carriage of containerized freight, precluding an examination of cargo allocation. As data for years subsequent to 1979 will be derived from a different base (the A-6 customs forms and attachments), it may be possible in the future to do a more meaningful and in-depth analysis of the cargo allocation question.

b) CAVN/Saguenay Joint Service Agreement

CAVN (Venezuelan Line) and Saguenay Shipping Ltd., carry a wide variety of non-containerized cargo, ranging from passenger autos to newsprint to foodstuffs. On an individual commodity basis no pattern of cargo allocation is apparent.

c) Eastern Canada/Japan Conference

The five Japanese lines, who comprise the membership of the above conference, specialize in containerized freight. As mentioned earlier, when more sophisticated data relating to the contents of containers become available, a more detailed analysis may be carried out.

d) Canadian Continental Eastbound Conference

Of the four member lines of the above conference -- Atlantic Container Lines (ACL), CP Ships, Dart and Hapag Lloyd -- only ACL, with its ro-ro vessels, does not devote its service entirely to containerized freight.

A high percentage of the total tonnage carried by the conference is thus containerized freight and the previous remarks about more detailed analysis based on data from future years also apply.

For this conference, the figures point to a possible allocation of cargo on the basis of total tonnage. Of course, this is based only on one year's data and thus the pattern could be purely coincidental.

e) Western Canada/Europe Conference

The last conference to be examined is the most diverse in terms of its membership and the range of ports served. As the following table illustrates, some lines specialize exclusively in carrying containers, or some in carrying fresh fish and produce while others carry only forest products. The types of cargoes carried obviously are not the source of their community of interests. Allocating the cargoes between lines would not be meaningful on a tonnage basis, or probably even on a value basis since the lines are so specialized, and thus if

the conference employs any option, it would more likely be some form of revenue pooling. There are simply no revenue data available for analysis.

TYPES OF CARGO CARRIED BY
WESTERN CANADA/EUROPE CONFERENCE
1979

Shipping Line	Commodity Type
Anglo-Canadian	Forest products
Blue Star*	Containerized freight
Canadian Transport Co.	Forest products
D'Amico	Containers, forest products, general cargo
East Asiatic*	Containerized freight
French Line (CGM)**	Containerized freight
Hapag Lloyd**	Containerized freight
Intercont. Transp.**	Containerized freight
Italian Line	Forest products and containerized freight
Johnson Line*	Containerized freight
Lauritzen Peninsula	Fresh fish and produce
Scan Pacific	General cargo, forest products, containers
Seaboard	Forest products
United Yugoslav	Forest products and containers

* Members of Johnson Scanstar Consortium.

** Members of Euro-Pacific Joint Service.

4.2.3 Port Allocation

The services offered by the five conferences are analyzed on the basis of port of origin in Canada and country of destination abroad. One of the initial questions considered was whether the proportion of conference traffic loaded/unloaded in a given port by each conference member was equivalent to the proportion of total conference traffic carried by that line. In general, no such simple division of conference traffic was found to exist. Many lines load only at one port in Canada and when unloading abroad appear to have specialized markets based on a long history of service or other factors. Again the five selected conferences will be examined separately, as was done with cargo allocation.

a) Eastern Canada/Australia - New Zealand Conference

In terms of unloading points, no clear pattern of allocation among the three member lines was evident.

In terms of port of loading in Canada, Atlanttrafik Express and Pace Line loaded cargo in Saint John while Columbus Line served only Halifax in 1979. However, it is impossible to say if the conference was responsible for the member lines choice of ports.

b) CAVN/Saguenay Joint Service Agreement

There does not appear to be any consistent pattern of port allocation between the two lines. All of the traffic is destined for Venezuela. In regard to the port of origin, Saint John is the principal port of call for CAVN (Venezuelan Line) while Saguenay's traffic base is spread over several major ports (e.g., Saint John, Halifax, Montréal, and Hamilton).

c) Eastern Canada/Japan Conference

The five Japanese lines run a co-ordinated service which calls only at Saint John in Canada and runs only to Japan (transshipment is used to serve other points but this is not recorded in the data base).

d) Canadian Continental Eastbound Conference

The four member lines of this conference depart from either Halifax or Montréal in Canada and serve West Germany, Belgium (Antwerp), France and the Netherlands. Each line's deliveries are not uniformly divided between the four destinations but rather are concentrated on one or two points. It would require a time series analysis to see if this is more than a transitory occurrence.

In 1979, Dart and Hapag Lloyd called only at Halifax, while CP Ships served exclusively Montréal and ACL was the only line to serve both ports. In view of recent adjustments in services with Dart moving to Montréal and ACL withdrawing its Montréal service, it is difficult to say how much pressure the conference brings to bear on individual lines regarding ports served (as opposed to co-ordination of sailing times and limits on the capacity offered).

e) Western Canada/Europe Conference

The 14 member lines in this conference serve the whole range of European ports from Scandinavia to the Mediterranean. Generally, D'Amico, Italian Line and United Yugoslav serve the southern range of ports while the remaining lines serve the Continent, United Kingdom and northern points.

The membership of the Western Canada/Europe Conference is so disparate as to volume of traffic, type of cargo and ports of destination that it would not be rational to expect the members to practice port allocation. The forest products

carriers are generally not competing in the same market as the operators of container vessels and so on.

In terms of the Canadian ports of origin, all lines pick up some traffic in Vancouver (for container operators it is the primary pickup point). However, 14 other British Columbia ports are also served, mainly as origins for forest products. Again, there is no evidence of port allocation.

4.2.4 Conclusions

Generally, based on the present sample of five conferences, there is little evidence that conferences allocate market shares on the basis of total tonnage or by type of cargo. However, a final verdict on allocation by types or values of cargo must await a detailed analysis of more reliable data which, for the first time in Canada, will include information on the contents of containers. There is also little factual basis for formulating any consistent theories about the manner in which conferences allocate ports of call or the tonnages to be loaded/unloaded at specific points.

In fact, instead of leading towards generalizations, the evidence tends to point towards the unique nature of each trading route and of the conferences serving those routes. For certain analyses, it may thus be misleading to lump all conferences serving Canada together and to venture conclusions about their characteristics.

APPENDIX

Appendix A

LINER SHIPPING COMPANIES SERVING CANADA
SELECTED ASPECTS -- 1975 TO 1983

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
ACT (see PACE Line)					
ACT Lines Ltd. 1976-1978	Grand Cayman, West Indies	Managing Agents: American Container Express, Inc., San Francisco, Calif.	None	Vancouver*	Australia, New Zealand
African Liner Service Ltd. 1983	Red Bank, New Jersey	Owners: Housing Transport International (44%) Joseph A. Devine Jr. (28%) Haakon Rostad (28%) (formerly with JBCO)	American West African Freight Conference	East Coast*	West Africa
Alexphin-Alexandria Shipping & Navigation Co. 1977-1979	Alexandria, Egypt	Joint Venture: Govts. of Egypt, Jordan, Kuwait and Saudi Arabia	None	St. John*	N. Africa & Eastern Mediterranean
Algerian Line - Compagnie Nationale Algérienne de navigation 1978-1983	Algiers, Algeria	Algerian Govt. controls	None	East Coast (C only)	Algeria
America-Africa Line Ltd. 1983		West Germany	American West African Freight Conference	East Coast*	West Africa
American Export Line Ltd. 1977-1979	New York, New York	Parent Company: American Export Industries, Inc., 1978-taken over by Farrell Lines (vessels & trade routes)	None	East Coast*	India, Pakistan, etc.
American Mail Line 1976-1977	Seattle, Washington	Absorbed by parent company, American President Lines	Pacific Westbound; Japan/Korea-W. Canada; Malaysia/Pacific Rate Agreement; Java/Deli/Pacific	Vancouver*	Japan/Korea; S.E. Asia

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Sources: See pages 93 and 94.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
American President Lines 1978-1983	Oakland, California	APL is operated through Matsonas Transportation Co., a wholly-owned subsidiary of San Francisco's Matsonas Co., (a diversified energy, transportation & real estate concern) 1983: As part of a merger between Matsonas and Diamond Shamrock Corp. (Dallas), a new company including APL will be formed with stocks to be traded publicly.	1) Deli-Pacific Rate Agreement 2) Japan/Korea-West Canada Freight Conference 3) Pacific Indonesian Conf. 4) Pacific Straits Conf. 5) Pacific Westbound Conf. 6) Philippines - North American 7) Pacific-India Rate Agreement No. 8760 8) Malaysia-Pacific Rate Agreement 9) Java Pacific Rate Agreement 10) Pacific-India Rate Agreement No. 9247	West Coast*	Far East & India
Apollo Canadian [illegible] Ltd. 1978-1983	Vancouver, B.C.	Canadian controlled (Nasting West Investment Ltd. is majority shareholder)	Western Canada-Europe Conference	West Coast*	N. Europe
Arctic Steamship Lines 1978-1983	Murmansk, U.S.S.R.	Murmansk Shipping Co. (state-owned)	From 1976-1980, member of Polarctic Joint Service with Polish Ocean Line	East Coast (C only)	U.S.S.R.; U.K.; Continent
Argentine Line (E.L.M.A.) - Empresa Lineas Maritimas Argentinas S.A. 1978-1983	Buenos Aires, Argentina	Govt. control	1-3) Inter-American Freight Conferences, Sections "A", "B" & "C" 4) Latin America/Pacific Coast Steamship Conference 5-7) Pacific Coast River Plate Brasil Conference, - Sections "A", "B" & "C" 8) The Association of West Coast Steamship Co.'s	East Coast* West Coast*	Argentina Ecuador, Peru, Chile & Argentina
Armada Linee 1978-1983	Fredensborg, Denmark	Member of the Armada Group (founded 1972)	Joined American West African Freight Conference in 1979, but dropped out later same year	East Coast Great Lakes (*GL) (1981 -joint service to East Africa with GLTL)	West Africa East Africa
Asia Merchant Marine Co. Ltd. - "A" Line 1983	S. Korea	Shipping division of Hyundai Group, S. Korea	None	West Coast* (Break bulk and forest products)	Australia

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Atlantic Container Line (ACL) 1975-1983	Various listings, e.g., Hamilton, Bermuda; Liverpool, U.K.	Consortium: six lines 1) Compagnie Générale Maritime (France) 2) The Cunard S.S. Co. Ltd. (Trafalgar House Ltd., U.K.) 3) Intercontinental Transport (Netherlands, but owned by Swedish Broström Group) 4) Wallenius Line (Sweden) 5) Swedish American Line (Broström Group) 6) Transatlantic S.S. Co. (Sweden)	1) Canada/U.K. Freight Conf. 2) Canadian Continental Eastbd. Freight Conf. 3) Canadian North Atlantic Westbd. Freight Conf. 4) Canadian Continental Westbd. Freight Conf. 5) Canadian Continental Eastbd. Asbestos Conf. 6) Canada-European Eastbd. Mail Committee	East Coast Service A (Canada only-discont. 1982) Services B & C incl. U.S. ports	Sweden/Cont./ U.K.
Atlantica Line 1975-1977	Genoa, Italy	Consortium: Fassio Line Fabre Line (a unit of Chargeurs Reunis, Paris) Hansa Line (West Germany) (1977-financial collapse)	Canada Mediterranean Freight Conf. Medit./Canada Westbd.	St. John*	Mediterranean
Atlantrafik Express Service 1975-1983	New York, New York	Joint Venture: Malmros Rederi A/B (Trellborg, Sweden) Broströms Rederi A/B (Gothenburg, Sweden)	1) Eastern Canada/ Australia-New Zealand Conf. 2) Australia/Eastern Canada	East Coast* (1984- moving to Halifax from St. John)	Australia & New Zealand
Balt-Canada Line 1981-1983 (1980 - Balt Atlantic Line listed)	Leningrad, U.S.S.R.	Baltic Shipping Co. (state-owned)	None	East Coast (C only)	U.K./Cont./ U.S.S.R.
Bangladesh National Line 1975-?	Dacca, Bangladesh	Govt. control	None	East Coast (Doubt as to frequency of service)	Bangladesh

[1] (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Barber Blue Sea 1975-1983	Oslo, Norway	Joint Venture: three established Shipping Companies Barber Line A/S (Wilh. Wilhelmsen of Norway; 48%) Swedish East Asia Co. (Broström Shipping of Sweden; 22%) Blue Funnel Line (Ocean Transport & Trading, U.K.; 30%)	1) Japan/Korea-East Canada 2) Japan/Korea-West Canada 3) Latin America/Pacific Coast 4) Pacific Indonesian 5) Pacific Straits 6) Pacific Westbd. 7) Philippines-North American 8) Hong Kong/Taiwan/West Canada 9) Malaysia-Pacific Rate Agreement 10) Java Pacific Rate Agreement 11) Hong Kong/East Canada 12) Thailand/Pacific	East Canada* (1984-dropping call in St. John as part of reorganization for round-the-world service.) West Canada*	Saudi Arabia & Far East Latin America
Black Sea - Canada Line 1975-1978 (Blasco Med-Atlantic Line)	Odessa, U.S.S.R.	Black Sea Shipping Co. (state-owned)	1) Canada Medit. Freight 2) Medit./Canada	St. John*	Italy & Soviet Black Sea ports
Black Star Line 1975-1980	Accra, Ghana	Govt.-owned (operating problems, 1980-onward)	1) U.S., Great Lakes & St. Lawrence River ports/ West African Agreement No. 9420 2) American West African Freight Conf. (W. and E.)	East Coast*	West Africa
Blue Star Line Ltd. (called Crusader Line before 1977) 1975-1983	London, England	Member of the Vestey Group	1) Pacific/Australia-New Zealand Conf. 2) Western Canada-Europe* 3) North Europe-Canada Pacific* 4) New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines (* see Johnson Scanstar)	West Coast*	New Zealand & Fiji
Bottachi Line (A. Bottacchi S.A. de Navigation) 1980-1983	Buenos Aires, Argentina	(owned by Argentine nationals)	Inter-American Freight Conf. 1) Section "A" 2) Section "B" 3) Section "C"	East Coast*	East Coast of South America

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Box (Caribbean) Line 1981-1983	New York, New York		None	St. John*	Caribbean
CARE Line (Canadian Ro-Ro Express Line) 1975-1976	c/o Compagnie Générale Transatlantique, Cedex-6, France	A Consortium of three ACL partners -Cie Générale Transatlantique -Wallenius -Swedish America Line Container space marketed by ACL; ro-ro capacity marketed independently by CARE Line	1) Canadian Continent Eastbd. 2) Canadian Continent Westbd.	East Coast*	Europe
CCNI (Compania Chilena de Navegacion Interoceanica) 1976-1979	Valparaiso, Chile	Govt.-owned	Latin America/Pacific Coast (withdrew during 1981)	Vancouver*	Ecuador/Chile
C.G.M./Incotrans Compagnie Générale Maritime (French Line), Intercontinental Transport BV 1979-1983 (1983-service in partnership with Hapag Lloyd renamed Pacific Europe Express)	Puteaux, France Rotterdam, Netherlands	CGM is Govt. controlled; Incotrans is a wholly-owned subsidiary of Broström Shipping Co. Ltd., Sweden (formerly included in entry for Euro-Pacific joint service; in 1979 decided to handle sales, marketing and logistics separately from Hapag-Lloyd)	1) Latin America/Pacific Coast 2) Western Canada/Europe 3) North Europe-Canada Pacific (CGM & Incotrans both members of above)	Vancouver*	North Europe Central America
CNN/NAVANG-U.S. Africa Line 1977-1982	Lisbon, Portugal	CNN-Companhia Nacional de Navegacao (decree ended its public status in 1980) NAVANG-Cia. Nav. Angolana Sarl: a subsidiary of CNN	CNN is a member of American-West African Freight Conf. (W. & E.)	East Coast* (Frequency of service uncertain)	West Africa
CP Ships (Canadian Pacific Steamships Ltd.) 1975-1983 (part of St. Lawrence Co-ordinated Service from mid-1981; from late 1983 a partner in Canada Line)	London, England	Owned by Canadian Pacific, Ltd. (Montréal)	1) Canada-U.K. Freight Conf. 2) Canadian Continental Eastbd. 3) Canadian/N. Atlantic Westbd. 4) Canadian Continental Westbd. 5) Canadian Continental Eastbd. 6) Canada-European Eastbd. Mail Committee	Montréal (C only)	U.K./Continent

[1] (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
CBC Line 1977-1979	Seattle, Washington	Cargo Ships & Containers Agency	None	Vancouver*	Far East
The Canada Line January, 1984		Part of St. Lawrence Co-ord. Service; Partnership of CMB (Dartcan) and CP Ships	See memberships of Partner Lines	Montréal (C only)	U.K./Continent
Canadian City Line 1975-1978	Montréal, Quebec	A partnership, est. 1970, between Montréal's McLean Kennedy Ltd. & Ellerman Lines Ltd. of London (vessels were chartered from Ellerman Lines on a time basis)	In 1976, a member of: 1) Canada/South Africa 2) Canada/India 3) Canada/East Africa & inbound equivalents of above	East Coast (incl. Great Lakes *GL	South & East Africa, India Pakistan, etc.
Canadian Transport Company 1975-1983	Vancouver, B.C.	A division of MacMillan Bloedel Ltd. (Canada)	Latin America/Pacific Coast Steamship Conf. (withdrew from Western Canada/Europe Conf. in 1981)	Vancouver*	Europe, Latin America
Canadian Westfal-Larsen (Westfall Larsen before 1978) 1975-1982	Vancouver, B.C.	Controlled by: Westfal-Larsen & Co. A/S (Bergen, Norway)	1) Latin America/Pacific Coast 2) Pacific Coast River Plate 3&4) Brazil Conf., Sections "A", "B" & "C" 5) The Assoc. of West Coast Steamship Companies	Vancouver* (withdrew from trades as of November, 1982)	Latin America
Cantimber Line 1981-1983		Melton Shipping Group (Melton Mowbray, U.K.) specializes in forest products on return from Canada	None	East Coast*	Britain & Northern Europe
Cardinal Shipping Corp. 1982-?			None	Great Lakes and St. Lawrence*	India, Far East
Cast North America Ltd. 1975-1983	Montréal, Quebec	Intercast S.A., Fribourg, Switzerland (CN minority shareholder) 1983-Royal Bank of Canada assumed control-new company formed: Cast (1983) Ltd.	January, 1984 became Associate Member of four conferences operating between Canada (East Coast) and U.K./Continent	East Coast (C only)	Continent

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Celtic Bulk Carriers 1979-1983	c/o Belgo-American Transport Co. Antwerp, Belgium	Consortia: Irish Shipping Ltd. (Dublin, Ireland; state-owned) & Reardon Smith Line Ltd. (Cardiff, South Glamorgan, Wales) (forest products, steel, etc.)	None	British Columbia* (not a liner service-carry bulk only-no published schedule)	Ireland, England & Northern Continent
Chase International (Canada) Ltd. 1978-early 1979	Antwerp, Belgium	Chase International Holdings Ltd., Bermuda was the parent company. Started by Jan Isachsen (former president of East Europe) with Finnish backing	None	Montréal (C only)	U.K./Europe (used combination container-forest product vessels)
Chilean Line - Compania Sud America de Vapores S.A. (CSAV) 1975-1982	Valparaiso, Chile	Owned by Chilean interests	The Assoc. of West Coast Steamship Companies	East Coast* (now calls only at U.S. ports)	Latin America
Christensen Canadian African Line 1975-1983		Subsidiary of Thor Dahl A/S (Sandefjord, Norway) Chairman: Lars Christensen, Jr.	Member of conferences trading to South & East Africa until conferences dissolved during 1979	East Coast (C only)	Africa (South & East)
Columbus Line 1975-1983	Hamburg, West Germany	Subsidiary of Hamburg Sud (West Germany) Owner: R.A. Oetker	1) Eastern Canada/ Australia-N.Z. 2) Pacific/Australia-N.Z. 3) Australia/Eastern Canada 4) Australia-Pacific Coast Rate Agreement 5) New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines	East* & West* Coasts	Australia & New Zealand
Compagnie Maritime d'Affretement (CMA) July, 1983-(withdrew service after only 2 sailings)	Marseilles, France	French-owned	None	Halifax* (extension of U.S. service)	Mediterranean & Middle East
Concorde Line 1981-1983 (Concorde-Royal from 1982/83)	Miami, Florida	A wholly-owned subsidiary of Carnival Cruise Line (U.S.A.)	Joining Eastern Canada-Caribbean Freight Assoc. -formed October, 1982	East Coast*	Caribbean

[1] (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Constellation Line April-July, 1982	Piraeus, Greece		None	Halifax* (also calls U.S.-this service will continue)	Mediterranean
Dafra Line 1975-1977	Copenhagen, Denmark	Parent company is Danne-Brog Rederi A/S	American/West African inbound & outbound	East Coast*	West Africa
D'Amico Societa Di Navigazione Per Azioni (D'Amico Mediterranean Pacific Line) 1975-1983	Rome, Italy (Palermo, Sicily)	Italian control	1) Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conf. 2) Western Canada-Europe (dropped membership in Latin America/Pacific Coast Conf. during 1980)	West Coast*	Mediterranean Europe
Dart Canada Ltd. 1975-1983 (part of St. Lawrence Co-ordinated Service from mid-1981, formerly Dart Containerline) see Canada Line-formed late in 1983	Montréal, Quebec; Antwerp, Belgium	November, 1982-Compagnie Maritime Belge (Brussels) increased to 100% its holding in company, buying the interest held by C.Y. Tung group (Hong Kong)	1) Canada-U.K. 2) Canadian Continental Eastbd. 3) Canadian/North Atlantic Westbd. 4) Canadian Continental Westbd. 5) Canadian Continental Eastbd. Asbestos 6) Canada-European Eastbd. Mail Committee	East Coast* (1981-SLCS-separated U.S. & Canadian services)	U.K./Continent
Delta Line (Delta Steamship Lines) 1978-1983	New Orleans, Louisiana	Parent company is Holiday Inns Inc. (U.S.A.) 1978-acquired the Latin American services & vessels of Prudential Lines Inc. 1982-Crowley Maritime Int'l (San Francisco) purchased Delta	1-3) Pacific Coast River Plate Brasil Conf. - Sections "A", "B" & "C" 4) American-West African Freight Conf. (not serving Canada) 5) Latin America/Pacific Coast Steamship Conf. 6) The Association of West Coast Steamship Companies	Pacific Coast*	Central & South America
(P.T.) Djakarta Lloyd 1976-1980(?) September, 1983-	Jakarta, Indonesia	State-owned	None	East Coast* (now calls in New York only) (1983-adding call at Halifax)	Southeast Asia

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
E.A.C. Lines (East Asiatic Co.) During 1981 known as E.A.C.-Knutsen Line 1977-1983	Copenhagen, Denmark	Part of E.A.C. group (acquired Knutsen services & vessels in 1981)	1) Deli-Pacific Rate Agreement 2) Japan/Korea-West Canada (out) 3) Pacific Indonesian (out 1983) 4) Pacific Straits (out 1983) 5) Pacific Westbd. (withdrawing Sept. 1, 1983) 6) Western Canada-Europe* 7) Malaysia-Pacific Rate Agreement (out Sept. 1, 1983) 8) North Europe-Canada Pacific* 9) Java Pacific Rate Agreement 10) Thailand/Pacific (out 1983) (* operates as part of Johnson Seastar)	West Coast*	1982-Dropping service to Japanese & Korean ports to improve transit times to Australia, Singapore & Hong Kong 1983-Added service to West Africa
E.L.M.A. (ELMA Argentine Line)					
Egyptian National Line 1978-1983	Alexandria, Egypt	Egyptian Navigation Co. (Govt. control)	None	East Coast*	Egypt
Euro-Pacific Joint Service 1978-1979	Hamburg, West Germany	Partnership: Compagnie Générale Maritime (Paris) Intercontinental Transport B.V. (Rotterdam) Hapag-Lloyd A.G. (Hamburg) In 1979, partners decided to handle sales, marketing & logistics seperately	Partners members of: 1) Western Canada/Europe 2) Northern Europe/ Canadian Pacific 3) Latin America/Pacific Coast Conferences	West Coast*	Europe
Europe Canada-Lakes Line (ECL) 1978-1979	Hamburg, West Germany	Partnership: Ernst Russ (Hamburg) H.H. Lorenz-Meyer H. Kreisch Originally, Hapag-Lloyd also a partner, but pulled out at the end of 1978	Member of Canadian/North Atlantic Westbd. Conf.	Great Lakes (*GL) & Montréal	U.K./Continent

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Membership on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Farrell Lines Ltd. 1975-1981	New York, New York	Ownership (U.S.A.) 1978-took over American Export Line	At one time, member of the following conferences: 1) New Zealand/Pacific Coast North America 2) American-West African 3) United States Great Lakes & St. Lawrence River ports/West African 4) Australia/Eastern Canada 5) Eastern Canada/Australia, New Zealand 6) Pacific Coast/Australasia 7) Australia/Pacific Coast	Originally both East* & West* Coasts served (still advertising in Canada for services via U.S. points)	Vancouver-Australia & New Zealand; East Coast-Africa (all) & other destinations. Services dropped gradually
Federal Commerce and Navigation [illegible] 1975-1981	Montréal, Quebec	A subsidiary of Fednav Limited (a member of the Pathy Group of Companies; Canadian-based)	None	East Coast (*GL) (import only)	Continent (FALLINE) Pacific (FEDPAC) S.E. Asia (FEDSEA)
[illegible] (Far East [illegible]ping Co.) 1975-1981	Vladivostok, U.S.S.R.	Govt.-owned	None	West Coast*	S.E. Asia
Forest Lines 1975-1977	New York, New York	International Navigation Ltd.	None	East Coast* (lash barges-carry forest products)	U.K./Continent
Frangu Express Lines 1980	Athens, Greece	Franco Compania Naviera S.A. (Athens, Greece)	None	St. John (regularity-?)	Continent
Frota Amazonia S.A. [illegible] 1975-1977	Belem, Brazil	Subsidiary of Frota Oceanica Brasileira	1) Inter-American Freight Conf., Section "A" 2) Inter-American Freight Conf., Section "C"	East Coast* (regularity of service not certain)	Caribbean & Latin America

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Philippine Shipping Corp. 1980-1981	Manila, Philippines	Philippines-owned -Financial problems in 1981 and taken-over by government	(Withdrew from Pacific Westbd. Int'l Conf. in 1982)	1981-moved from Halifax to St. John*	Philippines
General Transportation Organization Ltd. April-June, 1978	(?) Montréal, Quebec	All-Canadian (bankrupt in June, 1978) went bankrupt before operation established	None	Great Lakes & St. Lawrence (forest products carrier)	Europe & Mediterranean
Golden Cross Line 1975-?		A subsidiary of Manchester Liners (U.K.) which specialized in carriage of heavy lift, lengthy or bulky cargoes	Joint member with Manchester Liner (which see)	East Coast (C only)	U.K.
Grancolombiana Line (Pilots Norsante Grancolombiana S.A.) 1978-1983	Bogota, Colombia	Colombian Coffee Growers Federation is major shareholder	1) Latin American/Pacific Coast Steamship Conf. 2) The Assoc. of West Coast Steamship Companies 3) Eastern Canada-Colombia Tariff (joint service with Saguenay)	East* & West* Coasts	Latin America
Great Eastern Line 1978-?	Bombay, India (?)	Great Eastern Shipping Co. Ltd. (?)	Conference service	West Coast (?) (regularity of service in doubt)	India & Far East (?)
Great Lakes & Overseas [illegible] 1978 (may have served U.S. ports for longer time)	Chicago, Illinois	United States-based	Non-conference	Great Lakes*	Continent

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Membership on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Great Lakes [illegible]ean Line 1979-1981	Hamburg, West Germany	Affiliated with Hugo Stinnes	None	Great Lakes & St. Lawrence (*GL)	Caribbean, West Coast-Central & South America (since 1981-joint service to South & East Africa with Armada)
Eimskip Ltd. 1980 (?)	Reykjavik, Iceland	Private Icelandic interests	None	Halifax* (Mainly serves U.S. points)	Iceland Canada via
Hansa Line 1977-1980 (?)	Bremen, West Germany	Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Hansa" AG 1980-company experiencing financial difficulties (some services taken over by Preussag AG (W. Germany)	None	St. John* (not a regular service)	Persian Gulf
Finnpolic-Vaasa Line 1975-1978 (name shortened to Vaasa Line in 1977-1978)	Helsinki, Finland	Vaasa Line Oy (Finland)	Was a member of Western Canada/Europe & Latin America/Pacific Coast Conf.	West Coast*	Scandinavia/ N. Europe Latin America
Hapag-Lloyd [illegible]schaft) 1970-1981	Hamburg, West Germany	German company 25% of capital stock held by each - the Deutsche Bank, the Dresdner Bank & Veritas Investment Group (Fairplay, September 2, 1982)	1) Canada-U.K. Freight 2) Canadian Continental Eastbd. 3) Canadian/W. Atlantic Westbd. 4) Canadian Continental Westbd. 5) Latin America/Pacific Coast* 6) Philippines/W. America (not currently serving Canada) 7) Western Canada/Europe* 8) N. Europe-Canada Pacific* 9) Canadian Continental Eastbd. Asbestos 10) Canada-European Eastbd. Mail (* Operates as part of Euro-Pacific service)	East Coast* West Coast* (Euro-Pacific service)	U.K./Continent Latin America & N. Europe

[1] (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Hellenic Lines Ltd. 1979-1981	Piraeeus, Greece	Greek control (owner: Gregory Callimanopulos)	None	East Coast* (1983-all sailings from New York)	Red Sea/ Persian Gulf/ Mediterranean/ East Africa
Hoegh Line 1981-1983 (?)	Piraeeus, Greece	Uses Hellenic vessels; a subsidiary of Hellenic Lines Ltd.	None	St. John* (ITC Directory lists service as cancelled early in 1983)	West Africa
Hoegh Container Line 1978-1980	Oslo, Norway	Leif Hoegh & Co. A/S (1981-became Westwood Shipping Lines-a subsidiary of Weyerhauser Co. of Tacoma, Washington -vessels chartered from Leif Hoegh)	None	Vancouver*	Europe (U.K. & Continent)
Hoegh Line 1978-1983	Oslo, Norway	Leif Hoegh & Co. A/S	1) Bali-Pacific Rate Agreement 2) Java Pacific Rate Agreement 3) Pacific-India Rate Agreement No. 9247	West Coast* (new service from 1982 to S.E. Asia and Far East)	Conference services: India, Sri Lanka & Indonesia Non-conference service to Singapore & Middle East (Red Sea)
Hong Kong Island Line 1979	Hong Kong	Hong Kong Islands Shipping Co. Ltd.	Member of Pacific-India Conf. until late 1980	West Coast*	Far East
Hyundai: see Asia Overseas Marine				(call regularly at U.S. West Coast ports; not calling regularly in Canada)	
Iceland Steamship (Eimskip) 1978-1981	Reykjavik, Iceland	An Icelandic company (?)	None	Halifax*	Iceland

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Venezuela Line (Interoceanica Navieras Venezuela C.A.) 1979-1981	Caracas, Venezuela	Venezuelan control	None	East Coast*	Venezuela
Italian Line (Italia Societa Per Azioni di Navigazione) 1979-1983	Genoa, Italy	Govt.-owned	1) Canada-Mediterranean 2) Mediterranean-Canada Westbd. 3) Western Canada-Europe 4) Mediterranean/North Pacific Coast	East* & West* Coasts	Mediterranean & Europe
Itel-Pacific Line 1978-1979		Appears to be a service of: Italia de Navigazione SPA; Genoa, Italy Also reference to: Shipping Mgmt. S.A.M.; Monte Carlo, Monaco	1) Western Canada-Europe 2) Mediterranean/North Pacific Coast	West Coast*	Europe & Mediterranean
Japan Line Ltd. 1979-1983	Tokyo, Japan	Japanese control	1) East Canada-Japan 2) Japan/Korea-East Canada 3) Japan/Korea-West Canada 4) Pacific Straits 5) Japan Westbd. 6) West Canada 7) Five Line Far East Freight Conf.	West* & East* Coasts	Japan (transshipment via feeder service to other locations)
Nedlloyd Shipping Line 1981-1983 (out-1983)	Rotterdam, Netherlands	Dutch-owned	American West African Freight Conf. (E. & W.)	East Coast*	West Africa (Nigeria)
Johnson Shipping 1979-1983	Stockholm, Sweden	Consortium: 1) Johnson Line (Axel Johnson Group, Sweden) 2) East Asiatic Co. (Denmark) 3) Blue Star Line (U.K.)	Member lines are members of: 1) Western Canada-Europe 2) North Europe-Canada Pacific	Vancouver*	U.K., Continent & Scandinavia (Mexico added 1983)

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
K-Line (Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. 1979-1983	Kobe, Japan	Japanese company	1) East Canada-Japan 2) Japan/Korea-East Canada 3) Japan/Korea-West Canada 4) Pacific Straits 5) Pacific Westbd. 6) West Canada 7) Five Line Far East Freight Conf.	East* & West* Coasts	Japan (transshipment from there via feeder service)
Karlander Reefcarge Line 1979-1983	Sydney, Australia	Karlander (Aust.) Pty. Ltd. (Sydney, Australia) Believe parent company is Karlander Skibsaktieselskapet of Oslo, Norway	None	Vancouver*	Australia
				(calls more frequently at U.S. ports)	
Knutsen Line 1979-1980	Haugesund, Norway	Knut Knutsen O.A.S. (owner: O.A. Knutsen); taken over by B.A.C. in 1981	Knutsen Line was a member of Pacific Westbound; Pacific Straits; Japan-Korea/West Canada & Malaysia/Pacific Rate Agreement	West Coast*	Australia (in earlier years); Far East & S.E. Asia
Korea Shipping Corp. (KSC or K.S. Line) 1978-1983	Seoul, South Korea	Korean control	Co-ordinated service with OOCL/Seapac & NOL	East* & West* Coasts	Far East
Lauritzen Peninsular Reefers Ltd. 1979-early 1981		J. Lauritzen A/S (Copenhagen, Denmark) operates in association with Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. (London, U.K.)	Withdrew from Western Canada Europe Conf. & Latin America/ Pacific Coast SS Conf. in 1981	Vancouver*	U.K., Continent & Scandinavia
				(seasonal operation-September through January)	
Lignes Centrafricaine (ceased September, 1981) (?)		Central African Line (LCA) may be Belgian-owned	None	East Coast* & Great Lakes (now serves Canada via U.S. points)	West Africa

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Lloyd Brasileiro, Companhia de Navegacao 1978-1983	Rio de Janeiro, Brasil	Govt.-owned	1-3) Inter-American Freight Conf., Sections "A", "B" & "C" 4) Latin America/Pacific Coast 5) Pacific Coast River Plate 647) Brasil Conf., Sections "A", "B" & "C"	Vancouver* East Coast* from Sept., 1981	Brasil -no longer advertising in 1982
Lykes Lines (Lykes Bros. Steamship Co. Inc.) 1978-1983	New Orleans, Louisiana	Lykes Corp. (subsidiary of LTV Corp.; U.S. control) 1982-Lykes family (U.S.A.) negotiating the re-purchase of shipping company	Dropped membership in Canada-Mediterranean Freight Conf. & at end of 1981 & Malaysia-Pacific Rate Agreement; still a member of numerous West Coast-Far East Conf., but not serving Canadian ports in 1982	East Coast & (*GL) (summer only)	Mediterranean Black Sea ports (on inducement) Far East service suspended 1981/82
Maersk Line 1975-1980 (?)	Copenhagen, Denmark	Parent company: A.P. Moller Group	None	Halifax* (most of Canadian market served using sailings from New York; not calling in Canada on a regular basis)	Middle East
Manchester Liners Ltd. 1975-1983	Manchester, U.K.	Furness Withy Group; in turn a subsidiary of Orient Overseas Container Lines (C.Y. Tung Group)	1) Canada-U.K. 2) Canadian Continental Eastbd. 3) Canadian/N. Atlantic Westbd. 4) Canadian Continental Westbd. 5) Canadian Continental Eastbd. Asbestos 6) Canada-European Eastbd. Mail	East Coast (C only)	U.K./Continent
[illegible] ([illegible] Americana de Navigacion Ltda.) 1981-1982	Chile	Chilean-owned; newly formed	None	East Coast*	Chile/Peru
Maritima Andina S.A. (MARSA) May, 1982-?	Guayaquil, Ecuador	National flag line of Ecuador	None	St. John*	Ecuador/Peru

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Maritime Company of the Philippines 1978	Manila, Philippines	Philippine company	None	East Coast* (not a regular service)	Philippines
Medafrica Line 1978-1983	New York, New York (7 Genoa)	Italian control? General Agents: Crossocean Shipping Co. Inc., New York, New York	American-West African Freight Conf. (W. & E.)	East Coast*	Nigeria
Mexican Line (T.M.M.) 1975-1982	Mexico City, Mexico	Transportacion Maritima Mexicana S.A. (govt. owns 30% of stock)	None	East Coast* (1983-traffic moves via New York)	Central America (incl. Mexico)
Midwest Ocean Lines 1982-1983			None	East Coast (incl. Great Lakes*)	Ecuador, Peru, Chile
Mitsui O.S.K. Line 1975-1983	Tokyo, Japan	Member of Mitsui Group; close link to Sumitomo Group; Japanese control	1) East Canada-Japan 2) Japan/Korea-East Canada 3) Japan/Korea-West Canada 4) Pacific Straits 5) Pacific Westbound 6) West Canada 7) East Canada 8) Five Line Far East Freight Conf.	East* & West* Coasts	Direct to Japan transhipment to China, Taiwan, Hong Kong, South Korea, Philippines, Singapore, Australia, etc.
Montréal Europe Navigation Ltd. (MONAV) late 1979-1980	Hamburg, West Germany	Consortium: Ernst Russ (Hamburg) & three Quebec companies- Logistec Corp., Sonamer Ltd. & La Verendrye Management Corp.	None	Montréal (C only)	Hamburg, Rotterdam & U.K.

[1] (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
NAMAL (North America West Africa Line) 1975-1983 (services suspended from June 18, 1983)	New York, New York	A service of Elder Dempster Line (an operating subsidiary of Ocean Transport & Trading Ltd., Liverpool)	Elder Dempster Line is a member of: 1) U.S. Great Lakes & St. Lawrence River ports/ West African Agreement No. 9420 2) American-West African Freight Conference (W. & E.)	East Coast*	West Africa
N.Y.K. Line (Nippon Yusen Kaisha) 1975-1983	Tokyo, Japan	Japanese company with numerous subsidiaries	1) East Canada-Japan 2) Japan/Korea-East Canada 3) Japan/Korea-West Canada 4) Pacific Straits 5) Pacific Westbd. 6) West Canada Freight 7) East Canada Freight 8) Five Line Far East Freight Conf.	East* & West* Coasts	Direct to Japan; transshipment to other Far East points, S.E. Asia, Australia, etc.
National Shipping Company of Saudi Arabia March, 1983-	Riyadh, Saudi Arabia	Saudi Govt. holds 25% interest; other shares held by Saudi interests		East Coast* (added Halifax to U.S. service)	Middle & Far East
National Shipping Corp. of Pakistan or (Pakistan National Shipping Corp.) 1975-1983	Karachi, Pakistan	State-controlled Formed from merger of National Shipping Corp. & Pakistan Shipping Corp. in late 1978	None	East Coast*	Pakistan
Naviera Interamerica S.A. (Navicana) 1983	Guayaquil, Ecuador	Ecuadorian flag carrier but C.Y. Tung group has an interest	None	West Coast*	Central America & West Coast of South America
Naviera Lavinel C.A. late 1982-1983	Caracas, Venezuela	Venezuelan control (flag rights)	None	East Coast & St. Lawrence (C only ?)	Venezuela
Naviera Universal S.A. (UNILINE) October, 1982-1983	Lima, Peru	Peruvian flag carrier	None	Great Lakes*	Peru

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Nedlloyd Line (Nedlloyd Lijnen B.V.) 1975-1983	Rotterdam, Netherlands	Subsidiary of: Koninklyke Nedlloyd Group N.V. (Nedlloyd Group), Rotterdam	During 1979-1980, Nedlloyd dropped membership in 3 conferences: 1) Deli Pacific 2) Pacific India 3) Java Pacific	West Coast*	South Africa (East Africa on inducement)
Neptune Orient Lines Ltd. (NOL) (?) 1980-1983 May, 1982-new service with OOCL/Seapac & KSC	Singapore	70% controlled by Temasek Holdings (Govt. of Singapore). In 1981, had first issue of shares to public	September, 1982-member of Far East/Canada Rate Agreement	East* & West* Coasts (joint space charter service with OOCL/Seapac & KSC)	Far East & S.E. Asia
Netumar Line (Companhia de Navegacao Maritima Netumar) 1975-1983	Rio de Janeiro, Brazil	Brazilian control (non-govt.)	Inter-American Freight Conf. 1) Section "A" 2) Section "B" 3) Section "C"	East Coast* incl. Great Lakes	Brazil
Nigeria America Line late 1982-1983			American West African Freight Conference	East Coast*	West Africa
Nigerian Star Line 1979-1983	Lagos, Nigeria	N.A.	None	East Coast*	West Africa
Ocean World Lines 1981-1983 (N.V.O.C.C.?)	U.S.A.		None	East Coast* (vessels not listed in Lloyd's Voyage Record)	Mediterranean & Red Sea
Open Bulk Carriers Ltd. (?)	Bermuda	Pool: Wilhelm Wilhelmson Group (Oslo, Norway); Leitch Transport (Upper Lakes Shipping Ltd.) Toronto; (Specializes in forest products)	None	East Coast* (not a liner service-carry pulp only)	Northern Europe

[1] (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Orient Overseas Container Line (OOCL) 1975-1982 OOCL-Seapac Service May, 1982-1983	Hong Kong	OOCL is part of the C.Y. Tung Group (Hong Kong). Seapac Container Services resulted when C.Y. Tung took over the Seatrain Pacific Services during 1980(?)	OOCL-Seapac is a member of the Pacific West Conf., East Canada/Far East Rate Agreement & Far East/Canada Rate Agreement (October, 1983 resigning from Pacific Westbd. Conf.)	East* & West* Coasts	Far East
PACE Line (Pacific America Container Express) ACT/PACE 1975-1983		Consortia: Australia National Line (ANL)-South Melbourne & ACT(A)-Assoc. Container Transportation (Australia) Ltd.-London, U.K.-in turn owned by: 42 1/2% Blue Star Line Ltd. (Vesty Group) 42 1/2% Cunard Steamship Co. Ltd. (owned through its subsidiary-Port Line Ltd.) 15% Ellerman Lines Ltd.	ANL & ACT(A) are members of: 1) Australia/Eastern Canada Shipping Conf. 2) Eastern Canada/Australia, New Zealand Conf.	East Coast*	Australia & New Zealand
Pacific Australia Direct Line (PAD) 1976-1983	Sydney, New South Wales, Australia	Joint venture of: 1) Transatlantic Rederi Aktiebolaget (Sweden; member of Carlson Group) 2) PAD Shipping Australia Pty. Ltd. 25% ANL (Australia) 25% Elders Pty. (Australia) 50% Transaustral Pty. (owned by Transatlantic of Sweden) 3) ACT (Australia) Ltd. (see previous entry)	1) Pacific/Australia-New Zealand 2) Australia/Pacific Coast Rate Agreement	West Coast*	Australia & Fiji
Pacific Far East Line 1975	San Francisco, California	U.S. control (bankrupt)	Conference member at time	West Coast* (regularity of service uncertain)	Far East

[1] (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Pakistan Shipping Corp. See National Shipping Corp.					
Peruvian State Line (Compania Peruana de Vapores) 1975-1983	Callao, Peru	Govt. control	In 1980, withdrew from membership in: 1) Latin America/Pacific Coast 2) Pacific Coast/River Plate "A" 3) Pacific Coast/River Plate "B"	East Coast* (dropped West Coast service in 1982)	Peru
Pharaonic Shipping Co. 1981-early 1982	Alexandria, Egypt	Locally owned--public sector cotton exporters & private interests Originally, Finland Steamship Co. Ltd. owned 40% (carries export cotton)	None	East Coast*	Mediterranean
Polish Ocean Line (Gydnia America Line) 1975-1983	Gydnia, Poland	State-owned	Member of Polarctic Joint Service (with Arctic SS Line) from 1976 to end of 1980	East Coast*	Continent
Prudential Lines Inc. 1975-1977	New York, New York	U.S. flag carrier; Delta Lines took over Prudential's Latin American services (1978)	Provided conference services with membership in: 1) Latin America/Pacific Coast 2-4) Pacific Coast/River Plate Brazil, Sections "A", "B" & "C"	West Coast*	Latin America
Rashid Line Ltd. (Rashid Shipping Co.) 1982	Alexandria, Egypt	Joint venture: Rashid Mohamed Rashid (51%) Jugolinija (49%)	None	East Coast*	Mediterranean

[1] (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Safmarine (South African Marine Corp. Ltd.) 1975-1981(?)	Cape Town, South Africa	South African control	Member of Canada/South Africa Agric. Conf. & Canada/ South Africa Rate Assoc. until conferences dissolved in 1979	East Coast* (frequency decreasing in late years-now calls only at U.S. ports)	Southern Africa
Saguenay Shipping Ltd. 1975-1983	Montréal, Quebec	Subsidiary of Aluminium Co. of Canada; part of Alcan Group (U.S.-majority control)	1) CAVH/Saguenay Joint Venezuelan Service (since 1977) 2) Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint service with Grancolombiana) since 1979 3) Member of newly-formed Eastern Canada-Caribbean Freight Assoc. (October, 1982)	East Coast* (joint services call at U.S. also; Caribbean service Canada only)	Caribbean, Central & South America
Salen Reefer Services 1977		Subsidiary of Saléninvest AB, (Stockholm, Sweden)	None	East Coast* (not a regular service)	Africa
Samband Line 1977-1983	Reykjavik, Iceland	Samband ISL Samvinnufelaga (Maritime branch of the national cooperative movement)	None	East Coast (C only)	Iceland
San Rocco Line 1975	?	?	Canada-Mediterranean Conf. & Mediterranean-Canada Westbd.	East Canada (not sure if regular service)	Mediterranean
Scan Pacific Line 1978-1983 (out April, 1983)	Helsinki, Finland	O.Y. Saimaa Line-name changed to Saimaa Pacific Line (November 6, 1978) & to Scan Pacific Line (February 2, 1979)	Members of: 1) Latin America/Pacific Coast Steamship Conf. 2) Western Canada/Europe Conf. (resigned from both April, 1983)	West Coast* (1983-abandoned Vancouver call)	Continent, Finland, U.S.S.R. & Poland
Scindia Line (Scindia Steam Navigation Co.) 1975-1983	Bombay, India	Indian company (non-govt.)	1) Pacific-India Rate Agreement No. 9247 2) Pacific-India Rate Agreement No. 8760	East* & West* Coasts	India, Bangladesh & Far East

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Seaboard Pacific Line 1978-1983	Vancouver, B.C.	Associated company with Seaboard Shipping Co. Ltd. (transport co-op serving B.C. forest companies)	None	West Coast* (ro-ro vessels carry lumber west, return with cars and containers)	Japan
Seaboard Shipping Co. Ltd. 1975-1983	Vancouver, B.C.	A transportation co-op serving B.C. forest companies	Member of Western Canada/ Europe Conf. until 1981	West Coast*	Europe
Sea-land Service Inc. 1983	Merlo Park, New Jersey	Sea-Land Industries Investments Inc., a subsidiary of R.J. Reynolds Industries Inc. of Winston-Salem, North Carolina	As of January 1984 a member of: 1) Eastern Canada-Caribbean 2) Mediterranean Canada Westbd. 3) Canada-U.K 4) Canadian Conf. Eastbd. 5) Canadian N. Atl. Westbd. 6) Cont. Canadian Westbd. 7) Canadian European Eastbd. Mail Committee	Halifax*	N. Europe
Seaspeed Services 1977		Seaspeed Ferries is owned by Kuwait International Investment Corp. (Safat, Kuwait) but Leif Hoegh & Co. A/S (Oslo, Norway) is the manager	None	East Coast* (regularity of service uncertain)	Middle & Far East
Seatrain Lines Inc. 1978-1980	New York, New York	U.S. company-went bankrupt. West Coast services bought by C.Y. Tung (renamed Seapac) and North Atlantic services sold to Trans Freight Lines (owned by TNT of Australia)	None at time	Montréal*	Middle East (service established 1978)
Shipping Corp. of India (S.C.I.) 1975-1983	Bombay, India	Govt. control	Currently member of: 1) Pacific-India Rate Agreement No. 9247 2) West Canada Freight Conf. 3) Pacific-India Rate Agreement No. 8760 4) East Canada Freight Conf.	East* & West* Coasts	India, Saudi Arabia (other points on inducement)

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Showa Line, Ltd. 1975-1983	Tokyo, Japan	Showa Shipping Co. Ltd. (Showa Kaiun Kaisha Ltd.) Japanese control	1) Japan/Korea-West Canada Freight Conf. 2) Pacific Straits Conf. 3) Pacific Westbd. Conf. 4) West Canada Freight Conf.	West Coast*	Japan (transhipment to other Far East & Middle East points)
Silver Hough 1975	N.A.	N.A.	1) Deli-East Canada 2) Java-East Canada 3) Straits-East Canada	East Canada	Far East & Deli
Sofati Container Lines Ltd. October, 1982-1983	Montréal, Quebec	Subsidiary of Sofati Ltd. (Montréal); former Cast employees are part owners December, 1982--Kersten Hunik & Co. NV of the Netherlands bought minority share 1983-Royal Bank acquired for new Cast group	None	East Coast (C only)	U.K. & Continent
Star Lines Inc. 1976-1983	Bergen, Norway	Star Shipping A/S (Bergen, Norway); Consortium: 40% A/S Billabong (Norway) 30% Westfal-Larsen & Co. (Norway) 30% Fred Olsen & Co. (Oslo, Norway)	None	West Coast* East Coast*	Mediterranean, U.K., N. Europe Japan
States Line (States Steamship Co.) 1975-1978	San Francisco, California	U.S.-owned (ended in bankruptcy)	Member of numerous conferences: e.g., Pacific Indonesia; Pacific Westbd.; Japan/Korea-West Canada; West Canada Freight Conf.; Malaysia/Pacific Rate Agreement & Java-Deli/ Pacific	West Coast*	Far East & S.E. Asia
Thien & Heyenga Line late 1982-1983		Thien & Heyenga Bereederungs und Befrachtungs GMBH.; Hamburg, West Germany	None	East Coast (C only) (forest products carrier eastbound)	U.K., N. Europe

[1] (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Trans Freight Lines (T.F.L.) 1980-1981	Wayne, New Jersey	U.S. line owned by Australian conglomerate, Thomas Nationwide Transport Ltd. Canadian service started after TFL took over Seatrain's N. Europe service (1980)	None at time	East Coast*	U.K./ Continent
Transline/Loadline (Anship/Transline/ Loadline) 1977-1983	?	(?) Stromberg Shipping A/B of Gothenburg, Sweden owns a Load Line, not sure if same	None	East Coast*	Central & South America (Caribbean on inducement)
Transportes Navieros Ecuatorianos (Transnave) 1983-	Guayaquil, Ecuador	State-owned	None	St. John*	Panama & Ecuador
Turkish Cargo Lines 1977-1983	Findikli, Istanbul, Turkey	State-owned (D.B. Denis Nakliyati T.A.S.)	None	East Coast*	Mediterranean
Union Line 1975-?	?	Union Maritime Line	None	East Coast	Europe (U.K. & Continent (not a regular liner service, calls on inducement)
Unipacific Container Line 1978	Taiwan	Principles based in Monaco (believe company is now defunct)	None	West Coast*	Far East
United Arab Shipping Co. 1977-1982?	Safat, Kuwait	Shareholders: United Arab Emirates Kingdom of Saudi Arabia 19.3% each Republic of Iraq, State of Qatar, State of Kuwait State of Bahrain, 3.3%		East Coast* (regularity of service in question; most sailings from New York)	Middle East
United Yugoslav Lines (Jugoslavenska Plovba Piran) 1979-1983	Piraq, Yugoslavia	State-controlled	1) Latin America/Pacific Coast 2) Mediterranean/N. Pacific Coast 3) Western Canada/Europe	West Coast*	Europe/ Mediterranean

[1] (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Name of Line	Head Office	Ownership/Control	Conference Memberships on Canadian Routes	Areas Served	
				Canada[1]	Abroad
Venezuelan Line (C.A. Venezolana de Navegacion-CAVN) 1976-1983	Caracas, Venezuela	State-owned	CAVN/Seaboard Joint Venezuelan Service (began 1977)	East Coast*	Venezuela
Westwood Shipping Lines, Inc. 1981-1983	Tacoma, Washington	Subsidiary of the Weyerhaeuser Co. of Tacoma, Wash. Took over service provided by Koegh Container Line (has vessels on long-term charter)	None	West Coast*	U.K./Europe, Mediterranean, Japan & Korea
Y.S. Line (Yamashita-Shinnihon Steamship Co., Ltd.) 1979-1983	Tokyo, Japan	Member of Sanwa Group, Japanese control; many large shareholders incl. Japanese banks & insurance companies	1) East Canada-Japan 2) Japan/Korea-East Canada 3) Pacific Straits Conf. 4) Pacific Westbd. Conf. 5) West Canada Freight Conf. 6) Five Line Far East Freight Conf. 7) Japan/Korea-West Canada	East* & West* Coasts	Japan & transhipment to other Far East points & Australia
Yugoslav Great Lakes Line (Jadranska Slobodna Plovidba) 1979-1983	Split, Yugoslavia	State-controlled	1) Mediterranean-Canada Westbd. 2) Canada-Mediterranean	East Coast (*GL)	Mediterranean (Europe)
Zim Services 1979-1983	Haifa, Israel	Zim Israel Navigation Co. Ltd. with the following principal shareholders: 50%-Israel Corp. 40%-Govt. of Israel 10%-Histadrut (Israel Fed. of Labour)	1) Canada-Mediterranean 2) Mediterranean-Canada Westbd. 3) Far East/Canada Rate Agreement (joined September 1, 1982) 4) Other membership but not serving Canada	East Coast*	Mediterranean, Jamaica, Far East

1 (*) Indicates lines also calling at U.S. east or west coast ports on same service;

(*GL) Indicates calls at U.S. Great Lakes ports; and (C only) indicates calls at Canadian ports only.

Sources for this Appendix include the following:

Directories

- Containerization International Yearbook	- Annual*, National Magazine Co. Ltd., London U.K.
- Directory of Shipowners, Shipbuilders & Marine Engineers	- Annual, Marine Week London, U.K.
- Fairplay World Shipping Yearbook	- Annual, Financial Times, London, U.K.
- International Shipping and Shipbuilding Directory	- Annual, Benn Publication, London, U.K.
- Jane's Freight Containers	- Annual, Jane's Publishing Co. Ltd., London, U.K.
- Lloyd's List of Shipowners	- Annual, Lloyds of London Press, Colchester, U.K.
- Lloyd's Maritime Directory	- The International Shipping & Shipbuilding Directory. 1982. Lloyds of London Press, Colchester, U.K.
- Seatrade. Arab Shipping	- Annual, Seatrade Publications, Colchester, U.K.
- Seatrade. Far East Shipping	- Annual, Seatrade Publications, Colchester, U.K.
- Seatrade. Latin American Shipping	- Annual, Seatrade Publications, Colchester, U.K.

* Yearly publications - all available years searched for information (1976-1982).

Periodicals

- Canadian Sailings	- A Gallery Publication, Montréal: B. O'N. Gallery
- Containerization International	- London: National Magazine Co.
- Fairplay International Shipping Weekly	- London: Fairplay Publications
- International Transport Journal	- Switzerland: Rithran
- Pacific Shipper	- San Francisco: Pacific Shipper
- Seatrade	- Essex, England: Seatrade Publications

Newspapers

- The Gazette	- Montréal: Gazette Montréal Ltd.
- The Globe and Mail	- Toronto: F.P. Publications (Eastern)

RESEARCH REPORTS · CAHIERS DE RECHERCHE

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

Canadian Transport Commission
Research Branch

L'offre de transport maritime de ligne régulière au Canada

Nº 1984/03

Canada

L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME DE LIGNE RÉGULIÈRE AU CANADA

(traduction)

Préparé par

R. Abbott
Z. Mockus
N. Farinaccio

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS
Direction de la recherche
Analyse des industries de transport
Division de l'économique des transporteurs
Rapport nº 1984/03
Juin 1983

Errata

L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME DE LIGNE RÉGULIÈRE AU CANADA

P.16	Tableau.	Biffer "Canadian Westfal Larsen" de la liste.
P.46	1er par., 3e ligne.	Remplacer "(71 par rapport à 70)" par "(71)".
	4e par., 4e ligne.	Remplacer "102" par "103".

Premier tirage, avril 1984

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984
Numéro de catalogue TT72-1984/03
ISBN 0-662-53000-4

Imprimé au Canada

PRÉFACE

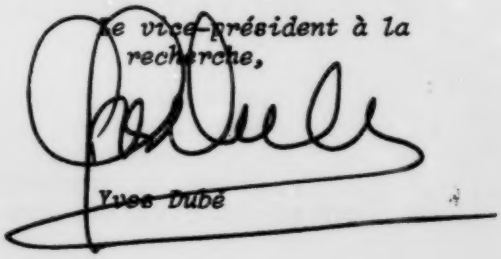
Dans le secteur du transport maritime international, les services maritimes sont assurés par des compagnies de transport maritime qui, selon un horaire régulier, font la liaison entre certains ports désignés. Ces compagnies maritimes sont des transporteurs publics et acceptent un large éventail de cargaisons de la part de nombreux expéditeurs pour chaque voyage. Certaines compagnies maritimes fonctionnent indépendamment tandis que d'autres se sont groupées en associations ou "conférences" dans le but de fixer des taux communs, de se diviser le marché et d'adopter des politiques communes.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (1979) qui devait expirer en mars 1984 a été prorogée jusqu'au 31 mars 1985. Cette loi canadienne soustrait, à certaines conditions, les pratiques des conférences maritimes aux dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Le présent rapport a été rédigé pour faciliter l'examen interministériel de la Loi dérogatoire.

Comme le Canada ne compte pas beaucoup de navires long-courriers battant pavillon canadien, relativement peu de renseignements ont été systématiquement recueillis et publiés sur les compagnies maritimes desservant le Canada. La présente étude cherche donc à fournir des données de base sur les activités et le rôle des conférences maritimes et des compagnies maritimes indépendantes dans le commerce de ligne. S'appuyant sur un rapport antérieur de la Direction de la recherche, "Le transport maritime international de ligne régulière et le commerce canadien" (1979), le présent document examine en détail les compagnies de transport maritime qui desservent le Canada, individuellement et par navire.

Les constatations qui procèdent de cette étude ont été transmises au Comité interministériel sur la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes afin de servir de document de référence. Aussi souvent que possible, la Commission met à la disposition du public les résultats de ses travaux de recherche. Le présent rapport s'inscrit dans cette ligne de conduite. Les commentaires et les opinions que contient le présent rapport ne sont pas nécessairement ceux de la Commission canadienne des transports.

Le vice-président à la recherche,



Yves Dubé

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	INTRODUCTION	1
	1.1 Objet	1
	1.2 Champ d'application	1
	1.3 Base de données	2
	1.3.1 Lignes de navigation exploitant au Canada	2
	1.3.2 Caractéristiques de la flotte	2
	1.3.3 Liste des membres des conférences	3
	1.3.4 Statistiques commerciales par ligne de navigation ou conférence	3
Chapitre 2	CONCLUSIONS ET REMARQUES	5
	2.1 Continuité des lignes de navigation desservant les ports canadiens	5
	2.1.1 Nombre de lignes de navigation entrées dans le commerce maritime canadien et qui en sont sorties	5
	2.2 Changements au niveau de l'affiliation aux conférences	8
	2.3 Caractéristiques des services	8
	2.3.1 Escales par côte	9
	2.3.2 Types de navire et capacité	10
	2.3.3 Fréquence du service	11
	2.3.4 Fiabilité du service	11
	2.4 Concurrence des compagnies hors-conférences et stabilité des taux des conférences	12
	2.5 Répartition de la cargaison et des ports entre les lignes affiliées aux conférences	12
Chapitre 3	L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME DE LIGNE RÉGULIÈRE AU CANADA	13
	3.1 Continuité du service offert par les compagnies maritimes faisant escale aux ports canadiens	13
	3.1.1 Lignes assurant un service ininterrompu de 1975 au début de 1983	16

3.1.2 Lignes de navigation entrées dans le service à destination du Canada depuis le début de 1977 18
3.1.3 Lignes qui ont retiré leur service du Canada 24
3.2 Modification de l'affiliation aux conférences 31
3.3 Navires faisant escale aux ports canadiens dans le commerce de ligne au long cours 39
3.3.1 Navires faisant escale aux ports de la côte ouest 46
3.3.2 Navires faisant escale aux ports de la côte est 47
3.3.3 Aperçu général 48
3.4 La fréquence et la fiabilité des services de ligne régulière 48
3.4.1 Fréquence des services 48
3.4.2 Fiabilité des services 52

Chapitre 4 LE TRAFIC MARITIME DE LIGNE RÉGULIÈRE AU CANADA 57

4.1 Effets de la concurrence des non-membres sur la stabilité des taux des conférences 57
4.1.1 Historique 57
4.1.2 Méthodologie et résultats 59
4.2 Répartition de la cargaison et des ports implicite entre les conférences 61
4.2.1 Historique 61
4.2.2 Répartition de la cargaison 64
4.2.3 Répartition des ports 66
4.2.4 Conclusions 68

APPENDICE 71

A Compagnies de ligne desservant le Canada: aspects choisis, de 1975 à 1983 73

TABLEAUX

Récapitulatif Commerce maritime canadien de ligne régulière 7

1 Lignes/Services nouveaux au Canada: 1977-1982 19

2 Lignes qui ont retiré leur service à destination du Canada entre 1977 et 1982 26

3 Modifications à la liste des membres des conférences maritimes 33

4 Régions desservies par les conférences actuellement actives 38

5 Conférences fermées desservant le Canada seulement 40

6 Sommaire des navires touchant à des ports canadiens dans le commerce de ligne au long cours en 1977 et 1981, côte est et côte ouest 42

7 Fréquence des départs projetés et réels par mois en 1981, côte est et côte ouest 50

8 Fiabilité des services de ligne évaluée en fonction de la performance au niveau des horaires en 1981, côte est et côte ouest 53

FIGURE

1 Comparaisons des tendances de l'indice des taux de ligne régulière de trois conférences 62

Chapitre 1

INTRODUCTION

Les exploitants qui assurent des services réguliers à travers le monde pour le transport de marchandises se regroupent, depuis plus d'un siècle, en associations, ou "conférences", dans le but d'uniformiser les tarifs, de conclure des accords sur les conditions de transport et de partager le trafic. Selon les dispositions de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM), les membres de ces cartels internationaux qui desservent le commerce maritime du Canada ont le droit de faire des transactions non concurrentielles qui, autrement, seraient interdites en vertu de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Entrée en vigueur pour la dernière fois en 1979, la LDCM arrive à son terme en mars 1984. Il faudra une loi pour la remplacer si les conférences continuent à être exemptées de poursuites judiciaires en vertu de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

1.1 Objet

L'objet de la présente étude est d'examiner l'exploitation et les pratiques des compagnies de navigation qui desservent le commerce maritime de ligne au Canada pour fournir des renseignements fondamentaux sur les activités et sur le rôle des conférences et des compagnies maritimes indépendantes dans ces échanges. En se fondant sur un rapport de recherche antérieur, Le transport maritime international de ligne régulière et le commerce canadien*, le présent document étudie en détail l'offre de transport maritime de ligne régulière au Canada en fonction de chaque ligne de navigation et de chaque navire.

1.2 Champ d'application

L'analyse s'étend à toutes les compagnies qui exploitaient un service dans le commerce maritime de ligne régulière du Canada durant la période de 1975 à 1982. On accorde une importance spéciale à la continuité des services fournis par ces compagnies et aux caractéristiques des lignes membres qui sont entrées en service ou qui se sont retirées du service.

On a dressé des statistiques sur la flotte pour les périodes de mai-juin 1977 et de mai-juin 1981 afin de voir s'il y

---

* CANADA, COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, DIRECTION DE LA RECHERCHE, Le transport maritime international de ligne régulière et le commerce canadien, rapport de recherche n° 20-79-02, Ottawa, février 1979.

avait une évolution continuelle dans les types de navires qui font escale et dans la fréquence du service offert au Canada.

On étudie également l'affiliation des compagnies maritimes aux conférences quant à leurs taux d'entrée et de sortie au cours de la période allant de 1975 au début de 1982. On compare ensuite la stabilité de l'affiliation entre les conférences "ouvertes" et les conférences "fermées".

Enfin, les données relatives au commerce maritime pour l'année 1979* sont analysées en fonction des conférences; et la domination du marché par les conférences est comparée à l'augmentation proportionnelle des taux des conférences à partir du début de 1978 jusqu'au milieu de 1982, ainsi que le rapporte l'indice des taux de fret des compagnies de ligne régulière de la Direction de la recherche**. De plus, on a étudié quelques conférences afin de recueillir des renseignements sur la répartition de la cargaison et des ports entre les compagnies membres de ces conférences, en utilisant encore les données de 1979. Les données détaillées sont classées comme confidentielles; on ne trouvera donc dans le présent rapport que les conclusions tirées de cette analyse.

1.3 Base de données

1.3.1 Lignes de navigation exploitant au Canada

La liste des lignes de navigation qui desservent le Canada se fonde sur les renseignements fournis par le Comité des transports par eau pour les années 1975 à 1979. En ce qui concerne la période la plus récente (1980 à 1982), l'Annuaire des services de transport maritime et les publications commerciales du ministère de l'Industrie et du Commerce ont servi à la compléter.

1.3.2 Caractéristiques de la flotte

La liste des navires exploités dans le commerce maritime de ligne régulière du Canada au cours de 1977 a été dressée à partir des renseignements fournis par le Comité des transports par eau. Cependant, les données de 1981 ont été recueillies à partir des annonces des publications commerciales (le Pacific Shipper, la Gazette de Montréal, le Globe and Mail). Chaque escale effectuée par un navire fut vérifiée dans le Voyage

---

* Recueillies par Statistique Canada (S.1 Rapport maritime) et traitées par le Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports.

** Indices des taux de fret des conférences maritimes pour les exportations canadiennes: Séries temporelles trimestrielles: 1978-1981 (en cours de publication).

Record de Lloyd's avant d'être incorporée dans la liste finale. Quant aux navires exploités par les compagnies de navigation qui n'avaient fait aucune publicité en 1981*, on en a dressé la liste, soit en appelant leur agent, soit par d'autres moyens, ou on les a exclus de la comparaison des tableaux récapitulatifs pendant ces deux années.

1.3.3 Liste des membres des conférences

Toutes les données qui se rapportent à la liste des membres des conférences ont été déposées auprès du Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports et le public en général peut les consulter.

1.3.4 Statistiques commerciales par ligne de navigation ou conférence

Les données maritimes pour 1979 recueillies par Statistique Canada et traitées (classées d'après les conférences et les compagnies de navigation) par le Comité des transports par eau ont été utilisées dans l'analyse. Ces renseignements vus en détail sont d'ordre confidentiel, c'est pourquoi seules les conclusions générales découlant de leur analyse figurent dans le présent rapport.

---

* C'est le cas de Transline/Loadline, Federal Commerce & Navigation Ltd., Seaboard Shipping Company, Canadian Transport Company et Anglo-Canadian Shipping Ltd.

Chapitre 2

CONCLUSIONS ET REMARQUES

La présente étude essaie d'analyser et de documenter les aspects importants de la continuité et de la qualité des services de ligne régulière dans le commerce canadien au cours du temps.

Ceux qui sont bien informés en matière de transport maritime de ligne déclarent souvent que le commerce de ligne doit être envisagé en fonction d'une route ou d'un commerce pour être compris et que les généralisations dans ce secteur peuvent fréquemment masquer des points importants. Dans le cours de la présente étude, on trouvera suffisamment de preuves pour démontrer que beaucoup d'éléments sont uniques dans chaque commerce, et dans les lignes de navigation et les conférences qui les desservent. On a tenu compte de cette évidence en élaborant les remarques et les conclusions qui suivent.

2.1 Continuité des lignes de navigation desservant les ports canadiens

En général, malgré les conditions économiques encore non résolues à l'échelle mondiale, telles que l'inflation, la récession, l'augmentation des prix du pétrole et d'autres facteurs qui peuvent causer préjudice aux services maritimes, on a vu, au cours des dernières années, une modeste croissance dans le nombre des compagnies maritimes desservant les ports canadiens, et les deux tiers des compagnies qui assuraient ce service en 1975 continuaient de le faire en 1983. De façon plus précise, en 1975, les navires de 74 lignes de navigation, engagés dans le commerce maritime de ligne régulière, ont fait escale dans des ports canadiens et, en 1983, environ 86 compagnies desservaient le Canada et 48 d'entre elles l'avaient fait sur une base continuelle depuis 1975. La côte est a dominé au plan des entrées de nouvelles compagnies au cours de la période. Étant donné la variété dans l'importance des compagnies en cause, leur nombre ne correspond pas nécessairement à la capacité. Pour plus de précision, la capacité sur les différentes routes fut également étudiée; les résultats sont présentés un peu plus loin.

2.1.1 Nombre des lignes de navigation entrées dans le commerce maritime canadien et qui en sont sorties

Le commerce canadien a connu un taux d'entrée et de sortie croissant au cours de la période. De 1977 à 1982, on a enregistré l'entrée en service de 60 nouvelles compagnies de navigation et plus de la moitié d'entre elles desservaient encore le Canada en janvier 1983. De 1977 à 1982, on a identifié un

total de 49 compagnies qui se sont retirées du commerce maritime canadien.

a) Différences au niveau des deux côtes

Lorsqu'on sépare les secteurs des côtes est et ouest du marché canadien, on met en évidence différentes tendances (voir le tableau récapitulatif). La côte est (comprenant les Grands Lacs) avec ses ports plus nombreux et la proximité de centres industriels importants et de concentrations de population plus fortes, a, au cours de l'histoire, été desservie par un plus grand nombre de compagnies maritimes que la côte ouest. Ainsi, sur les 48 compagnies qui assuraient un service ininterrompu, 21 ont touché seulement aux ports de la côte est et 13, seulement, aux ports de la côte ouest, tandis que 14 compagnies ont fait escale dans des ports des côtes est et ouest du Canada.

Lorsqu'on analyse le mode d'entrée et de sortie des compagnies maritimes, la distinction entre les deux côtes est encore plus prononcée. Quarante-sept nouveaux services ont été mis sur pied sur la côte est par rapport à dix seulement sur la côte ouest. Durant la même période de 1977 à 1982, 34 compagnies ont cessé leur service sur la côte est par rapport à 14, sur la côte ouest. Par conséquent, l'augmentation du nombre de lignes desservant le Canada est attribuable aux trafics de la côte est.

Les lignes de navigation qui desservent les deux côtes canadiennes à la fois (probablement des compagnies importantes, établies depuis longtemps) ont indiqué le plus haut degré de stabilité. Quatorze compagnies ont assuré le service sur les deux côtes au cours de la période, alors que trois nouvelles compagnies sont entrées en service et qu'une s'est retirée. Quelques compagnies comme Lykes Lines se sont également retirées du service sur une côte, tout en continuant de desservir d'autres routes commerciales en provenance du Canada.

b) Lignes de navigation membres de conférences

Sur les 48 lignes de navigation qui assuraient un service ininterrompu à destination du Canada entre 1975 et 1982, 39 d'entre elles (soit 80 %) étaient membres de conférences, ce qui laisse supposer une plus grande stabilité de service dans le cas des lignes membres de conférences. Cependant, le seul fait pour une compagnie d'être affiliée à une conférence ne garantissait pas en soi la continuité du service, puisque plus de 20 des 49 compagnies qui se sont retirées étaient également membres de conférences.

c) Lignes de navigation indépendantes

Bien que certaines lignes aient commencé leur exploitation canadienne comme membres de conférences, la majorité des nouvelles venues (soit 75 %) ont constamment effectué le

Tableau récapitulatif

COMMERCE MARITIME CANADIEN DE LIGNE RÉGULIÈRE*

	Lignes touchant à la côte est seulement			Lignes touchant à la côte ouest seulement			Lignes touchant aux deux côtes		
	Membres de conférences	Non-membres	Total	Membres de conférences	Non-membres	Total	Membres de conférences	Non-membres	Total
Lignes faisant escale au début de 1983	17	31	48	15	6	21	15	2	17
Lignes en service ininterrompu depuis 1975	14	7	21	12	1	13	13	1	14
Nouvelles compagnies, 1977-1982	6	41	47	4	6	10	2	1	3
Compagnies qui se sont retirées entre 1977 et 1982	11	23	34	10	4	14	1	-	1

* Les colonnes ne s'additionnent pas verticalement.

Sources: Tableaux 1 et 2 et appendice A.

transport à titre de lignes indépendantes. On note d'ailleurs que 55 % des lignes qui se sont retirées du trafic canadien étaient des compagnies indépendantes.

Comme l'indique le tableau récapitulatif, les activités des compagnies de ligne indépendantes sont concentrées sur la côte est du Canada lorsqu'on les analyse sur le plan du service, en cours ou ininterrompu, des entrées ou des sorties.

2.2 Changements au niveau de l'affiliation aux conférences

L'affiliation aux conférences qui desservaient le Canada a également été l'objet d'une transition considérable durant la période analysée. Non seulement la composition des membres au sein d'une conférence se modifie, mais les conférences elles-mêmes se dissolvent, se fusionnent ou changent de nature au cours du temps. Au début de 1982, un total de 45 conférences actives étaient enregistrées à la Commission canadienne des transports. Vingt-deux d'entre elles desservaient la côte est et le reste, la côte ouest, sauf une qui desservait les deux côtes à la fois. Les accords des conférences applicables à la côte est ont tendance à restreindre leur champ d'activité exclusivement aux escales canadiennes (20 conférences sur 22). Tandis que sur la côte ouest, 18 conférences sur 22 desservent à la fois des points du Canada et des États-Unis.

En vertu de la loi américaine, les conférences qui desservent les trafics américains sont obligées d'être "ouvertes", c'est-à-dire d'admettre toute compagnie de ligne régulière qualifiée qui soumet une demande d'admission. Au Canada, cependant, les conférences fermées, dans lesquelles les membres actuels de la conférence contrôlent l'admission des nouveaux membres, sont légales en vertu de la loi canadienne. La comparaison des taux d'admission et de sortie au cours de la période de 1975 à nos jours, pour ces deux types de conférences qui desservent le Canada, révèle un taux plus élevé d'admissions (3,5 lignes par conférence par rapport à 1,2 lignes) et de sorties (3 lignes par conférence par rapport à 1,3 lignes) pour les conférences ouvertes.

2.3 Caractéristiques des services

Sur les deux côtes, le progrès de la conteneurisation se poursuit avec le port en lourd moyen et la capacité de chargement annuelle moyenne qui augmentent sur presque chaque route. Cet essor a contribué à une concentration d'escales pour les lignes de navigation dans quelques ports à haut volume de transport par conteneurs. Certains ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent ont perdu des services de ligne et leur ancien flot de cargaisons transportables par conteneurs. Ainsi, Québec traite maintenant surtout des cargaisons en vrac et Toronto, qui a perdu un certain nombre de services de ligne, semble se

concentrer maintenant sur des cargaisons destinées à des projets spécifiques et sur les mouvements de vrac.

La facilité avec laquelle s'effectuent les mouvements intermodaux aujourd'hui a conduit à l'établissement de nombreux ponts terrestres et ponts terrestres de courte distance et a augmenté les occasions d'acheminer la cargaison outre-mer par des points américains. De plus en plus de lignes de navigation annoncent aux points canadiens les échéances pour la cargaison qui sera expédiée par des points américains. Cependant, les ports canadiens ont longtemps été desservis dans le cadre d'un marché nord-américain plus vaste qui comprenait des ports d'escale américains le long des routes de service. Par exemple, sur les 48 lignes qui desservaient le Canada de façon ininterrompue de 1975 au début de 1983, sept seulement ont été identifiées comme des compagnies qui fournissaient des services au Canada à l'exclusion des États-Unis (en 1981). Sur ces sept compagnies, Cast, CP Ships et Manchester Liners recrutent des cargaisons en provenance du Centre-Ouest américain.

Même si plusieurs lignes de navigation sont membres de conférences fermées dont les accords ne s'appliquent qu'à des points canadiens, ces lignes desservent souvent des points américains avec les mêmes navires dans le cadre de leur service régulier (par exemple, Hapag Lloyd et ACL). On n'accepte dans les publications maritimes que les conférences ouvertes avec leur liberté d'admission relative ne favorisent pas la rationalisation des services de ligne (et l'efficacité d'exploitation ainsi que la réduction des coûts qui s'ensuivent). Par conséquent, bien que le Canada autorise les conférences fermées, il semble que les avantages de la rationalisation n'ont pas été pleinement réalisés dans le commerce canadien, puisque les compagnies qui desservent les États-Unis sur la même ligne de service doivent se conformer à la loi et aux pratiques américaines.

Lorsqu'on compare les navires des conférences et ceux des compagnies indépendantes qui ont fait escale entre 1977 et 1981, le réseau des services et les caractéristiques des navires sur les côtes est et ouest indiquent à la fois des similitudes et des différences. Les données tendent à montrer que les exploitants indépendants jouent un rôle de plus en plus important dans les trafics de la côte est, mais l'inverse est vrai pour la côte ouest.

2.3.1 Escales par côte

Le nombre total d'escales par navire sur la côte est a très peu varié entre 1977 et 1981, passant de 234 en 1977 à 236 en 1981. Cependant, le nombre d'escales effectuées par les navires indépendants a augmenté légèrement, passant de 107 à 113, tandis que le nombre de voyages par les navires des conférences a baissé, passant de 175 à 129.

Réciproquement, sur la côte ouest, le total des départs a baissé de 119 à 109 au cours de la même période; mais les départs des conférences sont demeurés stables, soit 76 escales, tandis que les navires indépendants ont accusé une chute importante dans le nombre des voyages qui passaient de 68 à 37.

2.3.2 Types de navires et capacité

Sur les deux côtes, au cours de la période analysée, les compagnies membres de conférences ont eu tendance à transporter un tonnage plus sophistiqué (au point de vue des navires porte-conteneurs et des rouliers) que leurs homologues hors-conférences, bien que les navires des exploitants indépendants aient été presque identiques quant à l'âge et qu'ils aient égalé ou surpassé les navires des exploitants des conférences en port en lourd moyen.

Sur la côte est, le port en lourd moyen de tous les navires en service est passé de 15 000 port en lourd (P.L.) en 1977 à 19 000 P.L. en 1981. La capacité de chargement moyenne a selon toute apparence diminué au cours de la période, passant de 930 E.V.P. (conteneur équivalent - 20 pieds) à 860 E.V.P. par navire. Cette différence s'explique par l'augmentation du nombre de navires pouvant transporter des conteneurs (passant de 74 à 134), donnant ainsi lieu à une certaine diminution des navires à haute capacité. Vers 1981, on utilisait également des navires plus sophistiqués, ce qui a entraîné une forte baisse du nombre des navires de cargaisons générales (passant de 129 à 97) et une augmentation de l'utilisation de porte-conteneurs, de rouliers et de porte-conteneurs/vraquiers. Lorsqu'on compare les compagnies membres de conférences et les compagnies indépendantes, la principale différence réside dans le type de navires utilisés; le nombre de navires de cargaisons générales utilisés par les membres de conférences ont beaucoup diminué (de 92 à 37), alors que les compagnies indépendantes ont continué à utiliser des navires de cargaisons générales et ont commencé à utiliser des porte-conteneurs/vraquiers. La capacité moyenne en E.V.P. a également baissé de façon beaucoup plus importante pour les transporteurs indépendants en général.

Sur la côte ouest, le port en lourd moyen de tous les navires utilisés est passé de 19 000 à 23 000 P.L. entre 1977 et 1981. En 1977, 60 % des navires utilisés avaient une certaine capacité en conteneurs et atteignaient en moyenne 610 E.V.P. En 1981, 88 % des navires employés avaient une certaine capacité en conteneurs qui équivalait en moyenne à 880 E.V.P. par navire. L'utilisation de navires de cargaisons générales et de marchandises en vrac a fortement diminué au cours de la période et les transporteurs membres de conférences ont augmenté l'utilisation des rouliers et des porte-conteneurs; les transporteurs indépendants ont commencé à utiliser les porte-conteneurs/vraquiers. Les transporteurs indépendants ont exploité des navires un peu plus nouveaux qui avaient une

capacité plus grande au point de vue du port en lourd et des E.V.P. par rapport aux lignes des conférences durant les deux périodes.

2.3.3 Fréquence du service

Bien que la fréquence du service varie considérablement entre les routes, les compagnies de navigation de la côte est (avec une moyenne de deux escales par mois) ont fourni, en général, une plus grande fréquence de service durant 1981 que les compagnies qui desservaient les ports de la côte ouest (avec une moyenne de 1,67 voyage par mois). Les transporteurs des conférences ont offert une plus grande fréquence de voyages sur la côte est (2,5 traversées par mois par rapport à 1,75 pour les compagnies de navigation indépendantes). Sur la côte ouest, cependant, les compagnies membres de conférences et les compagnies indépendantes ont offert des voyages à fréquence égale.

2.3.4 Fiabilité du service

Une autre mesure de la qualité du service fourni par les compagnies maritimes est leur performance au niveau de l'horaire des départs. Sur la côte est, les navires (de conférences et hors-conférences) sont partis selon l'horaire prévu dans 27 % des cas, et sur la côte ouest, dans 19 % des cas. Toutefois, presque 78 % des départs ont eu lieu deux jours après la date prévue sur la côte ouest par rapport à 70 % sur la côte est.

En ce qui concerne la fiabilité du service, les transporteurs des conférences sur la côte est ont surpassé de loin les compagnies indépendantes. Les navires des conférences n'ont passé que deux jours dans les ports, tandis que les navires indépendants en ont passé trois, et plus de 35 % des départs des conférences ont eu lieu selon l'horaire prévu par rapport à 17 % seulement dans le cas des navires indépendants.

Sur la côte ouest, le contraste entre les lignes indépendantes et les conférences quant à leur rendement au niveau de l'horaire des départs est moins clair, chacune étant supérieure dans certaines catégories.

Sur certaines routes, les exploitants indépendants ont égalé ou surpassé la performance des transporteurs des conférences. Également, les divergences dans la fréquence et dans la fiabilité du service entre des transporteurs sur différentes routes commerciales peuvent avoir beaucoup plus de poids que les variations entre les exploitants des conférences et ceux des compagnies hors-conférences sur la même route.

2.4 Concurrence des compagnies hors-conférences et stabilité des taux des conférences

Si l'on étudie les services de ligne dans une autre perspective, les données de 1979 sur les cargaisons canadiennes transportées en ligne régulière outre-mer ont été analysées et comparées aux indices de fret des conférences maritimes compilés par la Direction de la recherche de la CCT. Le rapport des chargements effectués par les conférences et les compagnies hors-conférences sur les routes desservies par 17 conférences d'exportation fut établi puis comparé au changement dans les indices des taux de fret des conférences entre le début de 1978 et le milieu de 1981. En se fondant sur les publications maritimes, on s'attendrait à ce que les conférences qui ne font pas face à une concurrence sérieuse de la part des compagnies indépendantes, tendent à augmenter les taux plus rapidement que celles qui y font face. Cependant, on n'a trouvé aucun lien entre la part du marché des lignes appartenant aux conférences et l'augmentation proportionnelle dans les indices des taux de fret.

2.5 Répartition de la cargaison et des ports entre les lignes affiliées aux conférences

De plus, en se servant des mêmes données de 1979, on a choisi cinq conférences desservant le commerce d'exportation canadien afin d'analyser si le partage de la cargaison et la répartition des ports étaient pratiqués entre les lignes membres de conférences. Cependant, comme les données ne couvraient qu'une année et que les contenus des conteneurs n'étaient pas précisés, on n'a pas trouvé suffisamment de preuves pour démontrer que la répartition de la cargaison (par tonnage) et celle des ports existaient. Les chiffres ont indiqué une division de la cargaison sur la base du tonnage dans le cas d'une seule conférence qui effectue le transport de l'est du Canada vers l'Europe. Cependant, l'examen des données des séries chronologiques serait nécessaire pour confirmer ces chiffres. L'analyse des données par ligne et par port n'apparaît pas en détail dans le présent rapport parce qu'en la faisant, on compromettrait le caractère confidentiel de ces données que l'on a recueillies en vertu de cette condition.

Chapitre 3

L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME DE LIGNE RÉGULIÈRE AU CANADA

3.1 Continuité du service offert par les compagnies maritimes faisant escale aux ports canadiens

Préliminaires

Dans cette section, on étudie la continuité du service fourni par les lignes desservant le Canada au cours de la période de 1975 à 1982. On n'a inclus que les services des lignes qui touchent directement à des ports canadiens.

En vertu du système de collecte des données et de traitement des statistiques maritimes qui prévaut actuellement au Canada, on n'enregistre pas l'origine ou la destination réelle des cargaisons. On recueille, par contre, des renseignements sur les cargaisons qui sont chargées ou déchargées dans les ports canadiens. Il ne fait pas de doute qu'à certaines fins d'analyse, cet enregistrement est inadéquat étant donné que très peu de lignes assurent un service à destination du Canada sans le combiner avec un service à destination de points situés aux États-Unis (côte est, côte ouest ou Grands Lacs); et les lignes importantes faisant uniquement escale dans des ports canadiens (surtout à Montréal), comme Cast, CP Ships et Manchester Liners, sollicitent activement des cargaisons en provenance du Centre-Ouest des États-Unis. De plus, un nombre de plus en plus grand de lignes qui annoncent leurs services dans la presse canadienne touchent uniquement à des ports américains, mais offrent leurs services à partir de connaissements directs partant de points canadiens.

Effets de la conteneurisation

Après plus d'une décennie de conteneurisation dans certains trafics, la plupart des effets de ce mode de transport sont évidents, entre autres: 1) une concurrence accrue entre les ports pour les cargaisons conteneurisées, les ponts terrestres introduisant un certain élément de concurrence, même entre les ports de la côte est et ceux de la côte ouest; 2) une augmentation de la grosseur du navire et la tendance qui s'ensuit de toucher à moins de ports; et 3) le fait qu'il est de plus en plus facile de livrer la cargaison de "porte à porte".

En ce qui concerne la répercussion de ce mode de transport sur les trafics canadiens au long cours, on peut tenter de faire les quelques remarques suivantes: 1) les ports des Grands Lacs ont déjà vu une baisse des chargements et

déchargements de la cargaison pouvant être acheminée par conteneurs (comme le témoigne le retrait de Europe Canada-Lakes Line) probablement due à la concurrence des principaux ports pour conteneurs du Saint-Laurent et de l'Atlantique; 2) étant donné que de nouvelles générations de rouliers et de navires porte-conteneurs sont utilisées sur les principales routes, une escale supplémentaire à un port canadien peut ne pas être rentable et de plus en plus de cargaisons canadiennes peuvent être transportées par des services d'apport maritimes ou terrestres. Les répercussions sur les taux fixés aux expéditeurs canadiens ne sont pas claires. La récession économique du début des années 1980 pourrait avoir conduit certaines lignes à décider plus rapidement de ne plus desservir le Canada ou de le desservir seulement via des points américains afin de réduire les coûts. Cependant, de nouvelles lignes de navigation continuent d'entrer dans le commerce canadien et il est encore trop tôt pour mettre en évidence des tendances définitives.

Lignes de navigation desservant le Canada

L'appendice A présente un listage, aussi complet que possible, de toutes les lignes de navigation qui desservaient le Canada durant la période allant de 1975 au début de 1983. La liste se fonde sur les renseignements fournis par le Comité des transports par eau, le Répertoire des services d'expéditions maritimes du ministère de l'Industrie et du Commerce et les publications commerciales.

La liste contient le nom de la compagnie maritime (le nom complet et les abréviations utilisées couramment), le siège social (s'il est connu), des détails accessibles au public sur la propriété ou le contrôle, la liste des membres de la conférence et les régions du Canada et de l'étranger que cette compagnie dessert. Dans plusieurs cas, il est difficile de dire si une ligne transportant un bas tonnage et assurant le service au cours d'une année seulement est véritablement un nouveau membre du service de ligne régulier ou si elle fait seulement une escale sporadique à cause d'une cargaison particulièrement intéressante. Étant donné que la plupart des compagnies de ligne desservent à la fois des points canadiens et américains dans le cadre d'un service unique, il n'est pas inhabituel qu'elles annoncent un service hebdomadaire en provenance, par exemple, d'un port américain de la côte ouest (normalement avec un connaissement direct à partir du Canada) bien qu'elle ne fasse réellement escale à Vancouver qu'une fois par mois.

En déterminant les compagnies maritimes qui feraient partie de la présente étude, on a exclu les lignes suivantes:

1) les lignes qui ne font pas réellement escale à des points canadiens;

2) les lignes qui effectuent le transport du Canada vers des points américains (comme destination finale);

3) les lignes qui exploitent des navires-citernes (indépendamment de la régularité du service) comme Eurolakes Tanker Line et Stolt Tankers; et

4) les lignes qui transportent une si petite quantité de tonnage (généralement en dessous de 1 000 tonnes par année) qu'on a pensé que leur service n'était pas régulier. (Les données sur le tonnage transporté n'étaient disponibles qu'en fonction de chaque ligne de navigation pour les années 1975 à 1979, aussi pour les dernières années on a pu inclure par inadvertance quelques "faux" services de ligne.)

Bien qu'il y ait quelque incertitude au sujet de l'année exacte au cours de laquelle certaines compagnies maritimes ont pu entrer dans les trafics canadiens ou s'en retirer, l'appendice A indique une tendance générale vers une augmentation du nombre de compagnies faisant escale au Canada vers la fin des années 1970. Par exemple, la liste indique que 74 lignes desservaient le Canada en 1975 et que, vers le milieu de 1978, ce chiffre est passé à 91. Cela ne veut pas dire que la capacité de la flotte desservant le Canada a augmenté proportionnellement, puisque la plupart des nouvelles venues étaient des petites compagnies et que la stabilité du service offert était quelquefois mise en doute. Cependant, vers la fin de 1980, le nombre de lignes de navigation qui faisaient escale au Canada avait effectivement diminué. Plus récemment, en dépit des nombreuses nouvelles compagnies, le nombre total des lignes faisant escale au Canada a été à peu près stable, 85 lignes faisant escale au début de 1982 et 86, au début de 1983. Sur les 86 lignes, 47 étaient membres de conférences et 39 exploitaient des services à titre indépendant. Quarante-huit lignes ont touché à des ports de la côte est, 21, à des ports de la côte ouest, et 17 lignes ont desservi les deux côtes.

Afin de faciliter l'étude du grand nombre de lignes de navigation effectuant le commerce maritime à destination et en provenance du Canada (appendice A), on les a groupées de la façon suivante:

1) les lignes assurant un service ininterrompu de 1975 au début de 1983;

2) les lignes qui sont entrées en service depuis le début de 1977; et

3) les lignes qui se sont retirées du service depuis le début de 1977.

3.1.1 Lignes assurant un service ininterrompu de 1975 au début de 1983

On a identifié un total de 48 compagnies de navigation* qui assuraient un service continu ou presque continu à destination du Canada durant la période étudiée. Sur ce total, neuf compagnies seulement ont fonctionné principalement à titre indépendant tandis que les autres (39 compagnies) ont été membres de conférences pendant toute la période ou pendant une partie importante de cette période. Sur les 48 lignes de navigation, 21 ont fait escale seulement à la côte est du Canada, 13, à la côte ouest, et 14 compagnies ont desservi les côtes est et ouest.

LIGNES DE NAVIGATION AYANT ASSURÉ UN SERVICE ININTERROMPU À DESTINATION DU CANADA, DE 1975 AU DÉBUT DE 1983

Algerian Line
American President Line
Anglo-Canadian Shipping
Arctic SS Line
Argentine Line (ELMA)
* Atlantic Container Line (ACL)
* Atlanttrafik Express
* Barber Blue Sea
Blue Star (Crusader) Line
CP Ships
Canadian Transport Co.
Canadian Westfal Larsen
Cast
Christensen Canadian African Line
Columbus Line
D'Amico Line
Dart Containerline
* Euro-Pacific Joint Service
Federal Commerce & Navigation
Fesco (Far East Shipping Co.)
Grancolombiana Line
Great Lakes Transcaribbean Line
Italian Line
Japan Line
* Johnson Scanstar
K-Line (Kawasaki Kisen Kaisha)
Lloyd Brasileiro
Lykes Lines
Manchester Liners
Mitsui O.S.K. Line
* NAWAL (North America West Africa Line)
NYK Line (Nippon Yusen Kaisha)
(Pakistan) National Line
Nedlloyd Line
Netumar Line
Orient Overseas Container Line (OOCL)
* PACE Line (Pacific America Container Express)
Peruvian State Line
Polish Ocean Line
Saguenay Shipping Ltd.
Scindia Line
Seaboard Shipping Co.
Shipping Corp. of India (S.C.I.)
Showa Line
* Star Line
United Yugoslav Lines
Y.S. Line (Yamashita-Shinnahon)
Yugoslav Great Lakes Line
Zim Services

* Indique que la ligne est un consortium.

---

* Voir la liste par ordre alphabétique à la page suivante.

Aux fins du présent rapport, les consortiums sont considérés comme une compagnie unique s'ils se font connaître comme tel (ACL, Barber Blue Sea, Johnson Scanstar), mais les compagnies qui se font connaître individuellement, comme les lignes japonaises, sont classées séparément. Sur les 48 compagnies, un total de huit lignes sont classées comme des consortiums. Treize compagnies sur 48 sont partiellement contrôlées par l'État; en outre, Australian National Lines fait partie de PACE Consortium et French Line (CGM) fait partie de Euro-Pacific Joint Service. Les détails relatifs au contrôle de toutes les compagnies figurent à l'appendice A.

Lorsqu'on examine les lignes par région ou pays de contrôle*, le découpage suivant a été utilisé:

AIRE GÉOGRAPHIQUE DE CONTRÔLE

Pays ou région de contrôle	Nombre de lignes de navigation
Europe (y compris le Royaume-Uni)	15 1/2
Canada	6
Japon	6
Reste de l'Asie*	5
Amérique latine (y compris le Mexique)	5
Pays socialistes de l'Europe (y compris l'URSS)	5
Moyen-Orient (Algérie et Israël)	2
États-Unis (y compris Saguenay)	3
Australie (ANL dans le cadre de PACE Consortium)	1/2

* Comprend Manchester Lines qui appartient à C.Y. Tung de Hong-Kong.

* Le contrôle par la compagnie (ou par le gouvernement) des lignes de navigation ainsi qu'on le trouve dans les répertoires courants tels que Fairplay, International Shipping and Shipbuilding Directory, Marine Week, Containerization International, etc.

Ainsi, tandis que l'Europe est en tête en ce qui concerne le nombre de compagnies de navigation qui desservent le Canada, d'autres régions de commerce importantes sont bien représentées. (Le commerce avec les États-Unis est généralement exclu des trafics au long cours.)

Très peu de services à long terme à destination du Canada ont été orientés exclusivement vers le marché canadien. Ils ont plutôt servi un marché nord-américain plus vaste. Au cours de 1981, sept compagnies seulement sur 48 ont fourni des services au Canada à l'exclusion des États-Unis: Algerian Line, Arctic SS Line, CP Ships, Cast, Christensen Canadian, Manchester Liners et Saguenay (sur certaines routes). De plus, on ne doit pas oublier que Cast, CP Ships et Manchester sollicitent toutes des cargaisons en provenance du Centre-Ouest des États-Unis et que cette possibilité peut exister également pour certaines autres compagnies.

3.1.2 Lignes de navigation entrées dans le service à destination du Canada depuis le début de 1977

Le tableau 1 donne le nombre des lignes de navigation qui sont entrées dans le commerce canadien depuis le début de 1977. Il y a des problèmes de données et bien qu'on ait tout essayé pour être sûr que la liste soit complète, certaines lignes peuvent ne pas être bien classées étant donné que les nouvelles venues n'ont fait escale au Canada que de façon irrégulière, même si elles transportaient des cargaisons en ligne régulière. Ce fut encore plus difficile d'identifier les compagnies de navigation qui sont entrées dans le commerce canadien ou qui s'en sont retirées avant 1977. On a donc exclu de notre étude détaillée les années qui précèdent 1977.

Le tableau indique un total de 60 lignes de navigation qui se répartissent comme suit selon les années d'entrée en service:

NOMBRE DES NOUVELLES ENTRÉES EN SERVICE

Année d'entrée en service	Nombre de lignes de navigation
1977	12
1978	10
1979	10
1980	4
1981	12
1982	12

Sur les 60 lignes de navigation, on pense que plus de la moitié exploitait encore des services dans les ports canadiens

Tableau 1

LIGNES/SERVICES NOUVEAUX AU CANADA
1977-1982

	Année d'entrée en service	Conférence (C) ou hors-conférence (HC)	Région desservie		Service au Canada seulement[1]	Guerre des taux dans la région	Contrôle
			Canada	Étranger			
Alexship	1977	HC	C.E.	Afrique du N. et est de la Méditerranée			Conjoint: Gouvernements de l'Égypte, Jordanie, Kuweit et Arabie Saoudite
American Export Line	1977	HC	C.E.	Inde, Pakistan, etc.			(É.-U.) Farrell Lines depuis 1978
*Armada Lines	1978	HC en 1978/C au cours d'une partie de 1979	C.E.	Afrique occidentale			Danemark
*Balt-Canada Line	1981	HC	C.E.	R.-U./All. de l'Ouest/URSS	X		Baltic Shipping (URSS)
Bangladesh National Line	1979	HC	C.E.	Bangla Desh			Contrôlée par le gouvernement
*Bottachi	1980	C	C.E.	Amérique du S.			Argentine
Box Caribbean Line	1981	HC	C.E.	Antilles			É.-U. (?)
CMN/NAVANG-U.S. Africa Line	1977	C	C.E.	Afrique occidentale			Portugal (propriété du gouvernement en 1977)
CSC Line	1977	HC	C.O.	Extrême-Orient		X	É.-U. (?)
*Cantimber Line	1981	HC	C.E.	R.-U./Europe du N.		X	Melton Shipping Group (R.-U.)
**Cardinal Shipping Corp.	1982	HC	G.L. et St-L.	Inde, Extrême-Orient			?
Chase International (Canada) Ltd.	1978	HC	C.E.	R.-U./Cont.	X	X	Exécutif de l'ancienne Cast avec appui finlandais
*Concorde Line	1981	membre d'une nouvelle conf. à la fin de 1982	Est du Canada	Antilles			Carnival Cruise Line (É.-U.)

[1] Ne fait pas escale dans des ports américains dans le cadre de ce service.
* Indique une ligne qui est encore en exploitation au début de 1983.
** Indique que le statut des opérations en cours est incertain.

Source: Appendice A.

Tableau 1 (suite)

	Année d'entrée en service	Conférence (C) ou hors-conférence (HC)	Région desservie		Service au Canada seulement[1]	Guerre des taux dans la région	Contrôle
			Canada	Étranger			
Constellation Line	1982	HC	C.E.	Méditerranée			Grec (?)
*Delta Line	1978	C	C.O.	Am. centrale et Am. du Sud			Nouveau propriétaire: Crowley Maritime Intern'l (É.-U.)
*E.A.C. Lines	1977	C	C.O.	Extrême-Orient et Australie		X	Groupe E.A.C. (Danemark)
*Egyptian National Line	1978	HC	C.E.	Égypte			Contrôlée par le gouvernement
*Forest Lines	1979	HC	C.E.	R.-U./Cont.	X	X	International Navig. Ltd.
Franco Express Lines	1982	HC	C.E.	Continent		X	Grèce
Galleon Shipping Corp.	1980	C	C.E.	Philippines			Philippines
Hafskip Ltd.	1982	HC	C.E.	Islande			Islande (?)
Hansa Line	1977	HC	C.E.	Golfe Persique			Hansa (All. de l'O.)
Hessa Line	1981	HC	C.E.	Afrique occidentale			Grèce (?)
Hoegh Container Line	1978	HC	C.O.	R.-U./Continent			Leif Hoegh & Co. (Norvège)
Hong Kong Island Line	1979	C	C.O.	Extrême-Orient		X	Hong-Kong
*Iceland Steamship Co.	1979	HC	C.E.	Islande			Islande (?)
Imparca Lines	1979	HC	C.E.	Venezuela			Venezuela
*Jeco Shipping Line	1981	C	C.E.	Afrique occidentale			Pays-Bas
*Karlander Kangaroo	1979	HC	C.O.	Australie			Norvège
*Korea Shipping Corp.	1978	peut adhérer de nouveau	C.E. et C.O.	Extrême-Orient		X	Corée du Sud
Lignes centrafricaines	1981	HC	(G.L. incl.) et C.E.	Afrique			Belgique (?)
Mar Chile (Interamericana de Navigacion Ltda)	1981	HC	C.E.	Chili/Pérou			Chili

[1] Ne fait pas escale dans des ports américains dans le cadre de ce service.
* Indique une ligne qui est encore en exploitation au début de 1983.
** Indique que le statut des opérations en cours est incertain.

Source: Appendice A.

Tableau 1 (suite)

	Année d'entrée en service	Conférence (C) ou hors-conférence (HC)	Région desservie		Service au Canada seulement[1]	Guerre des taux dans la région	Contrôle
			Canada	Étranger			
**Maritima Andina S.A. (Marand)	1982	HC	Est du Canada	Am. du S. (C.O.)			Équateur
Maritime Co. of the Philippines	1978	HC	C.E.	Philippines			Philippines
*Medafrica Line	1978	C	C.E.	Afrique occidentale			É.-U. (?)
*Midwest Ocean Lines	1982	HC	G.L. et C.E.	Am. du Sud (C.O.)			?
Montréal Europe Navigation Ltd. (MEMAV)	1979	HC	C.E.	R.-U./Cont.	X	X	Ernst Russ (Hambourg) et 3 comp. du Québec y compris Logistec
National Shipping Co. of Saudi Arabia	1983	HC (?)	C.E.	Moyen-Orient et Extrême-Orient			Arabie Saoudite (25% contrôlé par le gouvernement)
*Naviera Lavinel C.A.	fin 1982	HC (?)	C.E.	Venezuela	X(?)		Venezuela
*Naviera Universal	fin 1982	HC (?)	G.L.	Pérou			Pérou
*Neptune Orient Lines	1980	1982: a adhéré à la conf.	C.E. et C.O.	Extrême-Orient		X	Contrôlée par le gouvernement (Singapour)
*Nigeria America Line Ltd.	fin 1982	C	C.E.	Afrique occidentale			?
*Nigeria Star Line	1979	HC	C.E.	Afrique occidentale			?
Ocean World Lines	1981	HC	C.E.	Méd./Mer Rouge			?
Pharaonic Shipping	1981	HC	C.E.	Méd.			Égypte
**Rashid Shipping Co.	1982	HC	C.E.	Méd.			Conjoint: Rashid (Égypte) et Jugolinija
Salen Reefer Services	1977	HC	C.E.	Afrique			Saleninvest (Suède)
*Samband Lines	1977	HC	C.E.	Islande	X		Islande

1 Ne fait pas escale dans des ports américains dans le cadre de ce service.
* Indique une ligne qui est encore en exploitation au début de 1983.
** Indique que le statut des opérations en cours est incertain.

Source: Appendice A.

Tableau 1 (fin)

	Année d'entrée en service	Conférence (C) ou hors-conférence (HC)	Région desservie		Service au Canada seulement[1]	Guerre des taux dans la région	Contrôle
			Canada	Étranger			
*Scan Pacific Line	1978	C	C.O.	Scandinavie, Baltique, Europe du N./URSS			Finlande
*Seaboard Pacific Line	1978	HC	C.O.	Japon		X	Seaboard Shipping (C.-B.)
*Seapac (avec OOCL)	1981	C	C.E. et C.O.	Extrême-Orient		X	C.Y. Tung (Hong Kong)
Seaspeed Services	1977	HC	C.E.	Moyen-Orient et Extrême-Orient			Kuwait International Invest. Corp./Leif Hoegh (Norvège) est directeur
Seatrain Lines	1979	HC	C.E.	Moyen-Orient			Compagnie américaine
*Sofati Container Line	fin 1982	HC	C.E.	R.-U./Cont.	X	X	Sofati Ltd. (Montréal)
*Thien & Heyenga Line	fin 1982	HC	C.E.	R.-U./Cont.	X	X	Allemagne de l'Ouest
Trans Freight Lines	1980	HC	C.E.	R.-U./Cont.		X	Thomas Nationwide Transport (Australie)
*Transline/Loadline	1977	HC	C.E.	Am. du Sud et Am. centrale			?
*Turkish Cargo Lines	1977	HC	C.E.	Méd./Turquie			Possédée par l'État
Unipacific Container Line	1979	HC	C.O.	Extrême-Orient		X	? (Monaco)
**United Arab Shipping Co.	1977	(HC) ?	C.E.	Moyen-Orient			Entreprise en coparticipation: 6 pays arabes
*Westwood Shipping Lines, Inc.	1981	HC	C.O.	R.-U./Cont.			Weyerhaeuser Co. (É.-U.)

[1] Ne fait pas escale dans des ports américains dans le cadre de ce service.
* Indique une ligne qui est encore en exploitation au début de 1983.
** Indique que le statut des opérations en cours est incertain.

Source: Appendice A.

à la fin de 1982. (Les services de plusieurs lignes sont saisonniers ou irréguliers, ce qui pose des problèmes d'analyse.)

En ce qui concerne les régions desservies, la côte est du Canada a reçu la visite de 47 nouvelles compagnies maritimes, tandis que 10 nouvelles lignes seulement ont participé au trafic de la côte ouest. En outre, trois nouvelles lignes ont fait escale à des ports sur les deux côtes canadiennes: Korea Shipping Corporation, Neptune Orient Lines et Seapac (avec Orient Overseas Container Line) qui sont toutes membres d'un nouveau service coordonné.

Les régions desservies à l'étranger comprennent plusieurs pays qui sont énumérés ci-dessous:

RÉGIONS GÉOGRAPHIQUES DESSERVIES À L'ÉTRANGER

Région	Nombre de lignes
Afrique	9
Asie	14
Australie	1
Europe	12
Méditerranée	11
Amérique latine (y compris les Antilles)	11
Islande	3
	61*

* Une ligne a fait escale au Moyen-Orient et en Extrême-Orient.

Les pays de l'Asie représentaient la destination la plus commune, avec 14 nouveaux services institués au cours de la période. Les pays européens suivaient de près avec un service effectué par 12 nouvelles lignes. Sept compagnies seulement, parmi les nouvelles venues, n'ont pas fait escale aux États-Unis dans le cadre du même service, six d'entre elles faisant la navette entre la côte est et l'Europe et la septième desservant l'Islande.

Durant la période qui est à l'étude, les routes de l'Atlantique Nord et du Pacifique ont été associées à des guerres de taux importantes. Néanmoins, plusieurs des nouvelles compagnies trouvaient encore les routes suffisamment attrayantes pour inaugurer de nouveaux services: huit lignes sur l'Atlantique Nord et huit sur les routes entre la côte ouest et l'Extrême-Orient. Certaines d'entre elles peuvent avoir mis sur pied des services spécialisés qui n'étaient pas en concurrence libre avec les lignes existantes et les autres lignes ont pu être déjà en exploitation dans le trafic qui passait par des points

américains, et l'addition d'un port d'escale canadien ne représentait pas pour elles un ajustement majeur.

Les nouvelles compagnies n'étaient pas toutes des transporteurs indépendants. Onze des nouvelles lignes de navigation ont fonctionné de façon assez constante comme membres de conférences depuis qu'elles avaient institué un service à destination du Canada et quatre autres lignes ont été membres de conférences durant une partie de leur période de service à destination du Canada ou ont indiqué qu'elles adhéreraient sous peu à une conférence. Cependant, 45 lignes sur les 60 nouvellement entrées en service ont fonctionné en dehors de la structure des conférences.

Le pays et quelquefois la compagnie exerçant le contrôle sur les différentes lignes sont indiqués dans le tableau 1 s'ils sont connus. Quelques lignes maritimes contrôlées par le gouvernement y figurent également (par exemple, Alexship, CNN, Neptune Orient Line) ainsi que des lignes qui reçoivent un appui substantiel du gouvernement comme Korea Shipping Corporation. D'importantes compagnies de navigation comme Leif Hoegh (Norvège) ainsi que des multinationales diversifiées comme la East Asiatic Company (Danemark) apparaissent également comme répondantes de lignes nouvelles. Des détails supplémentaires sur l'emplacement du siège social et sur le contrôle sont disponibles à l'appendice A. Malheureusement, pour certaines compagnies qui viennent tout juste d'entrer en service, les renseignements sur leur compagnie mère et même sur leur siège social ne sont pas accessibles. En se fondant sur les quelque quarante lignes dont on connaît le pays de contrôle, l'Europe est, cette fois encore, la région qui vient en tête (en ce qui concerne les lignes qui fournissent un service continu), suivie par les États-Unis et l'Asie. Le contrôle canadien entre en jeu dans trois cas seulement: Sofati Container Line, Seaboard Pacific Line et Montréal Europe Navigation Ltd. (en association avec Ernst Russ de Hambourg).

3.1.3 Lignes qui ont retiré leur service du Canada

En examinant la période de 1977 à 1982, il semble qu'un total de 49 lignes se sont retirées des trafics canadiens. Toutefois, les données peuvent être trompeuses, car cela n'implique pas que les services assurés par ces lignes sont également disparus dans tous les cas. Pour six lignes au moins*, il semble que les services fournis ont été fusionnés à un autre service existant à destination du Canada ou qu'ils ont été pris en charge par un nouveau propriétaire.

Dans le tableau 2, les lignes de navigation qui ont retiré leurs services au cours de la période à l'étude sont

---

* American Export Lines, American Mail Line, Hoegh Container Line, Knutsen Line, Prudential Line et Seatrain.

énumérées par ordre alphabétique avec certaines caractéristiques, comme la dernière année de service, l'adhésion à une conférence, la durée du service (s'il s'agit d'une nouvelle compagnie ayant fonctionné à court terme), la région desservie et les raisons du retrait (si elles sont connues). Dans plusieurs cas, il existe quelques doutes au sujet de la régularité du service offert par les lignes. Les données disponibles ne font pas la distinction entre les lignes sur la base de la régularité du service. De toute manière, il est souvent difficile d'établir la différence, après que le fait se soit produit, entre une ligne qui est entrée en service après y avoir été incitée et une autre qui a tenté honnêtement d'instituer un nouveau service maritime de ligne régulière, mais qui fut forcée de se retirer après une courte période en raison du manque de cargaisons ou d'autres problèmes financiers.

Le simple fait d'être membre d'une conférence n'était pas une garantie suffisante en soi qu'une ligne continuerait d'exploiter un service au Canada. Comme on peut le voir dans le tableau 2, un total de 20 services de ligne affiliés aux conférences se sont retirés des trafics canadiens et deux autres lignes ont participé à des conférences durant une partie de leur période de service à destination du Canada. Ce qui nous laisse 27 services, sur un total de 49 lignes qui se sont retirées, qui poursuivent leur exploitation à titre indépendant.

Lorsqu'on compare le nombre de lignes de navigation qui se sont retirées du commerce canadien au taux des nouvelles compagnies par année comme l'indique le tableau de la section 3.1.2, on obtient les chiffres suivants:

COMMERCE MARITIME CANADIEN DE LIGNE RÉGULIÈRE:
COMPARAISON DES ENTRÉES EN SERVICE ET DES RETRAITS
DU SERVICE PAR ANNÉE, DE 1977 À 1982

Année	Nombre de lignes qui se sont retirées	Nombre de nouvelles compagnies	Changement dans le nombre de lignes desservant le Canada
1977	8	12	+ 4
1978	7	10	+ 3
1979	8	10	+ 2
1980	8	4	- 4
1981	7	12	+ 5
1982	11	12	+ 1

Ainsi, 1980 fut une année où peu de nouvelles compagnies sont entrées en service tandis que 1981 et 1982 furent

Tableau 2

LIGNES QUI ONT RETIRÉ LEUR SERVICE À DESTINATION DU CANADA[1]
ENTRE 1977 ET 1982

Nom de la ligne	Conférence (C) ou hors-conférence (HC)	Dernière année de service	Nouvelles compagnies à court terme		Région desservie	Si la régularité du service est mise en doute	Raisons du retrait (tirées des sources publiées)
			1 an ou moins	2 ans ou moins			
ACE Lines	HC	1978			C.O./Australie et N.-Zélande		N/C
Alexship	HC	1979			C.E./Méd. et Afrique du Nord		N/C
American Export Line	HC	1979			C.E./Inde, Pakistan		Acquise par Farrell Lines en 1978
American Mail Line	C	1977		X	C.O./Extrême-Orient		Acquise par American President Lines - on suppose que les services ont été fusionnés
Atlantica Line	C	1977			C.E./Méd.		Effondrement financier
Bangladesh National Line	HC	1979	X		C.E./Bangla Desh	X	N/C
Black Sea-Canada Line	C	1978			C.E./Méd. et mer Noire		Cargaisons insuffisantes sur la route canadienne - services réorganisés
Black Star Line	C	1980			C.E./Afrique occidentale	(1980)	Problèmes d'exploitation - au niveau de toute la compagnie
CCNI - Compania Chilena de Navegacion Interoceanica	C	1979			C.O./Am. du Sud		N/C
CMM/HAVANO-U.S. Africa Line	C	1982			C.E./Afrique occidentale	X	N/C
CSC Line	HC	1979			C.O./Extrême-Orient		N/C
Canadian City Line	C	1978			(G.L.) et C.E./ Afrique, Inde, etc.		Services retirés - route probablement non rentable
Canadian Westfal-Larsen	C	1982			C.O./Amérique latine		Baisse des cargaisons sur la route au cours de 1982
Chase International (Canada) Ltd.	HC	1979	X		C.E./Europe		Déclarée en faillite - à cause de la réduction des taux par la ligne concurrente et de la baisse du dollar

* Ne comprend pas les lignes qui ont changé de nom, ou les changements dans les arrangements relatifs au marketing (par exemple, CARE/A.C.L. et Euro-Pacific).

Tableau 2 (suite)

Nom de la ligne	Conférence (C) ou hors-conférence (HC)	Dernière année de service	Nouvelles compagnies à court terme		Région desservie	Si la régularité du service est mise en doute	Raisons du retrait (tirées des sources publiées)
			1 an ou moins	2 ans ou moins			
Chilean Line	C	1982			C.E./Am. latine		N/C (Dessert maintenant par les ports américains)
Constellation Line	HC	1982	X		C.E./Méd.		Cargaison insuffisante - a recommencé à faire escale aux É.-U. seulement
Defra Line	C	1977			C.E./Afrique occidentale	X	N/C
(P.T.) Djakarta Lloyd	HC	1980			C.E./S.-E. de l'Asie		N/C (Fait maintenant escale à New York seulement)
Europe Canada-Lakes Line	C	1978			G.L. et C.E./ R.-U. et Cont.		Les services sur les Grands Lacs ont diminué à cause de l'augmentation des dépenses d'exploitation des navires et de la concurrence de la part des lignes de conteneurs qui font escale aux ports de la côte est du Canada et aux ports américains; également, baisse du dollar
Farrell Lines	C	1981			C.O./Australie et N.-Zélande C.E./Afrique etc.		Problèmes financiers (au niveau de toute la compagnie) - a réduit ses services (continue d'offrir des services à destination de la Méditerranée et de l'Afrique via New York)
Franco Express Lines	HC	1982	X		C.E./Continent	X	N/C
Frota Amazonia	C	1977			C.E./Antilles et Am. latine	X	N/C
Galleon	C	1981		X	C.E./Philippines		N/C (Problèmes financiers; prise en charge par le gouv. des Philippines)
Hafskip	HC	1982	X		C.E./Islande	X	Maintenant, fait escale à New York seulement
Hansa Line	HC	1980			C.E./Golfe Persique	X	Problèmes financiers (toute la compagnie est liquidée)

Tableau 2 (suite)

Nom de la ligne	Conférence (C) ou hors-conférence (HC)	Dernière année de service	Nouvelles compagnies à court terme		Région desservie	Si la régularité du service est mise en doute	Raisons du retrait (tirées des sources publiées)
			1 an ou moins	2 ans ou moins			
Hanseatic-Vaasa Line	C	1978			C.O./Am. latine/ Scandinavie/ Europe du N.		N/C
Hellenic Lines	HC	1982			C.E./mer Rouge/ Méd., etc.		N/C (départs de New York, encore)
Hessa Line	HC	1982		X	C.E./Afrique occidentale		N/C
Hoegh Container Line	HC	1980			C.O./R.-U. et Cont.		Service pris en charge par Westwood Shipping Lines, Inc. (filiale de Weyerhaeuser)
Hong Kong Island Line	C certaines routes	1979	X		C.O./Extrême-Orient	X	N/C (Fait encore escale aux ports américains)
Imperca Lines	HC	1981			C.E./Venezuela		N/C
Ital-Pacific Line	C	1977			C.O./Europe et Méd.		N/C
Knutsen Line	C	1980			C.O./Extrême-Orient et Australie		Service pris en charge par E.A.C.
Lauritsen Peninsular Reefers Ltd.	C	(Début) de 1981			C.O./R.-U./ Cont./Scand.		N/C
Lignes centrafricaines	HC	1981	X		C.E. (G.L.)/ Afrique	X	N/C (Dessert maintenant le Canada via des points américains)
Maersk Line	HC	1980			C.E./Moyen-Orient	X	N/C (Dessert encore le marché via New York)
Mar Chile (Interamericana de Navigacion)	HC	1982		X	C.E./Chili et Pérou		N/C
Maritime Co. of the Philippines	HC	1978	X		C.E./Philippines	X	N/C
Mexican Line	HC	1982			C.E./Am. centrale		N/C (Dessert maintenant le Canada via New York)

Tableau 2 (fin)

Nom de la ligne	Conférence (C) ou hors-conférence (HC)	Dernière année de service	Nouvelles compagnies à court terme		Région desservie	Si la régularité du service est mise en doute	Raisons du retrait (tirées des sources publiées)
			1 an ou moins	2 ans ou moins			
Montréal Europe Navigation Ltd. (MEMAV)	HC	1980	X		C.E./Europe du N./R.-U.		Service perdait de l'argent à cause du déséquilibre dans les trafics de conteneurs de l'Atlantique Nord (bas niveau des importations en provenance de l'Europe)
Pharaonic Shipping	HC	Début de 1982	X (?)		C.E./ Méditerranée	X	N/C
Prudential Lines	C	1977			C.O./Am. latine		Services pris en charge par Delta Lines
Safmarine	C jusqu'en 1979	1981			C.E./Afrique du Sud	X (au cours des dernières années de service)	Dessert maintenant le Canada via les ports américains
Salen Reefer Services	HC	1977	X		C.E./Afrique	X	N/C (on ne sait si le service était régulier, peut-être seulement saisonnier)
Seaspeed Services	HC	1977	X		C.E./Moyen-Orient et Extrême-Orient	X	N/C
Seatrain Lines	HC	1980		X	C.E./Moyen-Orient	X	Faillite (services vendus à C.Y. Tung (Seapac) et TFL)
States Steamship Co.	C	1978			C.O./Extrême-Orient		Faillite: gravement touchée par la guerre des taux dans le Pacifique
Trans Freight Lines	HC	1981		X	C.E./Europe du N.		A retiré le service canadien (fait encore escale aux É.-U.) car: 1) taux bas 2) dépression économique au Canada et 3) augmentation des taux ferroviaires de CN à Halifax
Unipacific Cont. Line	HC	1979	X		C.O./Extrême-Orient	X	N/C (On pense que la compagnie s'est retirée des affaires)

Sources: Appendice A et les publications commerciales (pour les raisons du retrait).

parmi les années les plus actives en ce qui concerne la venue de nouvelles compagnies maritimes sur le marché jusqu'à aujourd'hui. Compte tenu de la dépression économique à l'échelle mondiale au cours de 1981 et 1982, on ne peut trouver aucune explication évidente à ce phénomène qui peut être relié en fait à des difficultés au niveau des données et à de nouvelles compagnies "irréelles". Il fut parfois difficile de déterminer la date exacte à laquelle une ligne s'est retirée du service, et c'est ainsi qu'une ligne qui s'est retirée au début d'une nouvelle année a pu facilement avoir été décrite comme ayant eu sa dernière année de service au cours de l'année précédente.

Encore une fois, la question de la régularité du service est également importante. Lorsqu'on considère uniquement le nombre de lignes qui se retirent du service, une ligne qui a fourni un service ininterrompu pendant dix ans aurait le même poids qu'une compagnie qui n'aurait fait escale que de façon accidentelle au cours d'une année. La colonne qui indique la durée du service aide à accorder plus d'importance aux lignes de navigation à long terme. Treize lignes de navigation ont desservi le Canada pendant moins d'un an et six autres, pendant moins de deux ans. Toutefois, près de 30 lignes demeurent après avoir éliminé les nouvelles compagnies qui ont exploité des services à court terme. Quelques compagnies, par exemple, Europe Canada-Lakes Lines et Canadian Westfal-Larsen étaient engagées dans le trafic canadien depuis bien plus d'une décennie avant de se retirer.

Pour ce qui est de la région desservie, 34 lignes ont fait escale dans des ports de la côte est, 14, dans des ports de la côte ouest, et une ligne (Farrell Lines) a desservi les deux côtes. Si l'on compare ces chiffres au nombre de nouvelles compagnies qui sont entrées en opération sur chaque côte (section 3.1.2), la côte est a vu augmenter le nombre de lignes qui la desservent directement, tandis que la côte ouest a connu une légère baisse. Lorsqu'on regarde les destinations desservies à l'étranger, c'est l'Asie qui arrive en tête avec 14 lignes qui y font escale, suivie de la Méditerranée avec 11. L'Europe, l'Afrique et l'Amérique latine ont reçu chacune les visites de neuf lignes de navigation et l'Australie, celles de trois d'entre elles. (Quelques lignes desservent plus d'une région.)

Une analyse détaillée des facteurs qui ont causé le retrait des services de ligne régulière à destination du Canada n'entre pas dans le cadre de la présente étude. Néanmoins, lorsque la presse en a fait connaître les raisons, on les a énumérées au tableau 2. Cette liste révèle une grande variété de causes. On a déjà fait mention des fusions et des rachats. Mais les faillites, les cargaisons insuffisantes, la baisse de la valeur du dollar, les guerres de taux et de nombreuses autres causes sont également mentionnées. Dans plusieurs cas, il n'a pas été possible de trouver les raisons spécifiques du retrait d'un service parce que, dans certains cas, il se peut qu'il n'ait

pas été considéré comme un service régulier ou, dans d'autres cas, parce que la ligne continue de desservir ses clients canadiens, mais exclusivement via des ports américains.

Une analyse du territoire de base (c'est-à-dire du contrôle) de ces compagnies de navigation (d'après l'appendice A) indique qu'on peut les grouper selon trois régions géographiques principales: les compagnies dont la base se trouve aux États-Unis, celles dont la base se trouve en Europe et celles dont la base se trouve dans une nation en voie de développement. Si l'on tient compte du fait que seulement trois lignes contrôlées par les États-Unis figuraient sur la liste des compagnies qui assuraient un service ininterrompu de 1975 à 1982, le grand nombre de lignes ayant leur base aux États-Unis qui ont fait faillite, qui se sont fusionnées ou qui ont été rachetées, ou encore qui se sont retirées du service à destination du Canada pour d'autres raisons, est peut-être surprenant. La liste inclut ACE Lines, American Export, American Mail, Farrell, Pacific Far East, Prudential, Seatrain et States Lines. Ce phénomène découle probablement plus des difficultés financières générales auxquelles ont fait face les lignes américaines durant cette période que des conditions du commerce canadien en particulier.

Les lignes européennes qui ont quitté le service maritime ont également fait l'objet de fusions ou de rachats (comme Knutsen Line et Hoegh Container Line). Elles ont connu des problèmes financiers (comme Atlantica et Hansa) et ont été exposées à d'autres facteurs, parfois inconnus. Cependant, le nombre de lignes européennes qui assuraient un service ininterrompu était plus grand si on les compare aux autres.

3.2 Modification de l'affiliation aux conférences

On a accordé une très grande attention à l'affiliation à plusieurs conférences dans les publications précédentes sur le système de conférences. La présente section examine seulement l'entrée des compagnies maritimes dans les conférences et leur retrait par rapport à chaque affiliation, et les renseignements se fondent sur les dossiers conservés par le Comité des transports par eau (CTE). Le CTE a assigné un numéro de dossier arbitraire à chaque tarif déposé par les conférences et aux autres renseignements obtenus en vertu des dispositions de la LDCM. Le 31 janvier 1982, 77 de ces dossiers ont été ouverts, mais 45 seulement étaient actuellement actifs (tableau 3). Les 32 dossiers qui ne sont plus actifs ont été fermés à cause de plusieurs raisons, dont entre autres:

1) la fin de l'accord de la conférence;

2) le regroupement des lignes de navigation pour former une nouvelle conférence ou la fusion avec une autre conférence;

3) la fermeture du dossier puisque aucun service n'était assuré dans des ports canadiens; et

4) la réduction de la liste des membres à une ligne seulement, mettant ainsi fin à la conférence en vertu de la loi.

Certains accords des conférences représentent des cas spéciaux, comme les ententes communes entre deux lignes seulement (par exemple, Arctic Steamship Lines et Polish Ocean Lines ou Saguenay Shipping Ltd. et Grancolombiana Line).

Le tableau 3 renferme également les routes commerciales desservies, l'année au cours de laquelle le dossier du CTE fut ouvert, le nombre initial des lignes membres et l'entrée des compagnies maritimes dans la liste des membres de la conférence et leur retrait depuis 1975. Un examen des 45 conférences actives à l'heure actuelle révèle les modifications suivantes enregistrées sous forme de tableau:

MODIFICATIONS DE L'AFFILIATION AUX CONFÉRENCES

Janvier 1975 à janvier 1982

Type de modification	Nombre de conférences touchées
Augmentation du nombre des membres	18
Diminution du nombre des membres	10
Nouvelles admissions égales aux retraits	7
Pas de nouvelles entrées ni retraits	5
Cas spéciaux (ententes communes, etc.)	5

Une subdivision des 45 conférences actives d'après la région desservie (tableau 4) indique que chaque côte du Canada était desservie par 22 conférences. Une seule conférence (Philippines/North America) a desservi les côtes est et ouest du Canada et des États-Unis. Une autre division des conférences qui sépare celles qui ont assuré un service à destination des ports canadiens seulement de celles qui ont desservi à la fois des points canadiens et américains, offre une image très différente sur la côte est par rapport à la côte ouest. Sur la côte est, 20 conférences ont des ententes concernant seulement les points d'escale canadiens, ce qui laisse deux conférences qui sont

Tableau 3

MODIFICATIONS À LA LISTE DES MEMBRES
DES CONFÉRENCES MARITIMES
1er janvier 1975 au 31 janvier 1982

(1) Indicateur de dossier arbitraire (+ indique les conférences actives)	(2) Route commerciale desservie par la conférence	(3) Année d'ouverture du dossier	(4) Nombre des premières lignes membres	(5) Nombre des membres au 1er janvier 1975	(6) Nouvelles lignes admises dans la conférence entre 1975 et aujourd'hui	(7) Lignes qui ont quitté la conférence entre 1975 et aujourd'hui	(8) Nouvelles admissions provenant des conférences qui se sont retirées (6)
.01+	Amérique (est)/ Afrique occidentale	1970	11	12	12	8	4
.02	Côte est/Australie	1979	6	7	0	Annulée en janvier 1977	
.03	Côte est/Australie	-	-	-	Terminée le 31 juillet 1972		
.04+	Est du Canada/ Méditerranée	1971	2	4	2	3	1
.05	Canada/Afrique du Sud	1971	3	3	1	Dissoute le 10 sept. 1979	
.06+	Est du Canada/ R.-U.	1971	5	5	1	0	0
.07+	Est du Canada/ Continent	1971	4	4	1	0	0
.08+	Canadian (E.) North Atlantic Westbound	1971	6	5	1	1	1
.09	Canada-Scandinavie et Baltique	-	-	-	Dissoute le 31 mars 1971		
.10	Colpac	-	-	-	Dissoute le 7 sept. 1971		
.11+	Continent/Est du Canada	1971	4	4	1	0	0
.12	Continent/Nord du Pacifique	-	-	-	Terminée le 31 août 1972 (les lignes se sont intégrées à .54)		
.13	Deli-Est du Canada	1967	1	1	1	Annulée le 30 nov. 1979	
.14+	Deli/Pacifique	1971	2	3	4	3	2
.15+	Est du Canada/ Japon	1971	4	6	0	0	0
.16	Double de .15 - Dossier annulé le 8 février 1972						

Tableau 3 (suite)

(1) Indicateur de dossier arbitraire (+ indique les conférences actives)	(2) Route commerciale desservie par la conférence	(3) Année d'ouverture du dossier	(4) Nombre des premières lignes membres	(5) Nombre des membres au 1er janvier 1975	(6) Nouvelles lignes admises dans la conférence entre 1975 et aujourd'hui	(7) Lignes qui ont quitté la conférence entre 1975 et aujourd'hui	(8) Nouvelles admissions provenant des conférences qui se sont retirées (6)
.17+	Est du Canada/ Aust. et N.-Zélande	1971	4	4	0	0	0
.18	Hong Kong/Est du Canada	1971	6	7	Annulée en octobre 1975 (Voir .65)		
.19+	Pacifique/Inde	1975	4	-	6	6	6
.20+	Inter-American Section "A" E. Coast	1971	3	4	2	0	0
.21+	Argentine et Uruguay/Est du Canada	1970	3	5	1	0	0
.22+	Brésil/Est du Canada	1968	8	8	3	1	0
.23+	Japon et Corée-Est du Canada	1974(?)	13	12	0	4	0
.24+	Japon et Corée-Ouest du Canada	1973	12	12	6	6	3
.25	Java-Est du Canada	1968	2	2	Annulée le 30 nov. 1979		
.26+	Amérique latine/ Côte du Pacifique	1970	23	21	7	13	1
.27+	Méditerranée à l'est du Canada	1971	6	6	2	3	1
.28+	Méditerranée au nord du Pacifique	1971	4	4	2	2	1
.29	Overseas Shipowners Committee - Dossier fermé le 22 févr. 1972; ne desservait pas les ports canadiens						
.30+	Côte du Pacifique/ Australasie	1971	2	2	2	1	1
.31	Côte du Pacifique/ Australie	-	-	-	Annulée en oct. 1971, desservait seulement les ports américains		
.32+	Pacific Coast River Plate "A"	1970	1	3	4	2	2
.33+	Pacific Coast "B" River Plate/Brazil	1970	1	3	4	2	2

Tableau 3 (suite)

(1) Indicateur de dossier arbitraire (+ indique les conférences actives)	(2) Route commerciale desservie par la conférence	(3) Année d'ouverture du dossier	(4) Nombre des premières lignes membres	(5) Nombre des membres au 1er janvier 1975	(6) Nouvelles lignes admises dans la conférence entre 1975 et aujourd'hui	(7) Lignes qui ont quitté la conférence entre 1975 et aujourd'hui	(8) Nouvelles admissions provenant des conférences qui se sont retirées (6)
.33A+	Même que .33 Section "C"	1975	2	-	5	2	2
.34+	Pacifique/ Indonésie	1966	2	4	3	2	1
.35+	Pacific/Straits	1971	5	7 (membres associés incl.)	8	2	0
.36+	Pacific Westbound Intermodal	1970	9	15	5	4	3
.37+	Philippines/Am. du Nord (E. et O.)	1970	10	14	5	Dissoute le 1er déc. 1981 Incorporée au tarif américain	
.38	Scandinavie-Grands Lacs	Desservait seulement les ports américains - Dossier annulé le 3 mai 1971					
.39	Straits-E. Canada	1970	3	4	0	Annulée le 11 mars 1981	
.40	Straits-Pacific	-	-	-	Terminée le 20 nov. 1970 - voir .35		
.41	Taiwan-Est du Canada	1971	4	6	Annulée le 1er sept. 1976		
.42	R.-U./Canada N. du Pacifique	-	-	-	Annulée le 31 août 1972 - s'est intégrée à .54		
.43+	Hong-Kong/Taiwan-Ouest du Canada	1970	12	14	1	7	1
.44+	Pacifique-Inde	1977	4	-	2	3	2
.45+	Ouest du Canada/ Europe	1970	11	12	2	3	0
.46+	Équateur et Colombie aux É.-U. et à l'ouest du Canada	1966	3	5	2	0	0
.47+	Malaisie-Pacifique	1975	9	-	3	7 (1 est entrée de nouveau par la suite)	1
.48	Pacific/Northwest Containers	-	-	-	Terminée le 25 avril 1972, s'est jointe à la conférence .23		
.49+	É.-U. et Grands Lacs/St-Laurent-Afrique occidentale	1971	5	6	0	0	0

Tableau 3 (suite)

(1) Indicateur de dossier arbitraire (+ indique les conférences actives)	(2) Route commerciale desservie par la conférence	(3) Année d'ouverture du dossier	(4) Nombre des premières lignes membres	(5) Nombre des membres au 1er janvier 1975	(6) Nouvelles lignes admises dans la conférence entre 1975 et aujourd'hui	(7) Lignes qui ont quitté la conférence entre 1975 et aujourd'hui	(8) Nouvelles admissions provenant des conférences qui se sont retirées (6)
.50	Canada/Inde	1973	1	3	1 seul membre a quitté - n'est pas une conférence légale		
.51	Canada/Inde Pakistan et Ceylan	-	-	-	Annulée - ne tombe pas sous le couvert de la LDCM		
.52	Japon/Canada-Grands Lacs	-	-	-	A fusionné avec le dossier W.1926.23 En vigueur le 7 janv. 1974		
.53	Toronto/Extrême-Orient	1972	-	-	Annulée - pas de date		
.54+	Nord de l'Europe/ Canada-Pacifique	1972	4	4	2	0	0
.55+	Est du Canada/ Continent (Asbestos)	1973	4	4	1	1	0
.56	Scandinavie et Baltique/Est du Canada	1973	2	2	1	Annulée le 30 juin 1977	
.57	Canada/Scandinavie	1973	2	2	1	Annulée le 30 juin 1977	
.58	Est du Canada/ Afrique orientale	1976	3	-	Dissoute le 10 sept. 1979		
.59+	Java/Pacifique	1969	1	3	7	4	4
.60	Canada/É.-U.-Atlantique	1972	1	2	Terminée le 14 févr. 1977		
.61	Canada America Discussion Agreement - Annulée						
.62+	Est du Canada/ Europe Mail Committee	1974	5	5	0	0	0
.63	Polarctic	1976	Service conjoint (Arctic SS et Polish Ocean)		Annulée le 1er janv. 1981		
.64+	Australie/Est du Canada	1976	4	-	1	1	0
.65+	Hong-Kong/Est du Canada	1976	4	-	1	1	0
.66	Hong-Kong/Est du Canada	1978	3	Annulée le 12 nov. 1979			

Tableau 3 (fin)

(1) Indicateur de dossier arbitraire (+ indique les conférences actives)	(2) Route commerciale desservie par la conférence	(3) Année d'ouverture du dossier	(4) Nombre des premières lignes membres	(5) Nombre des membres au 1er janvier 1975	(6) Nouvelles lignes admises dans la conférence entre 1975 et aujourd'hui	(7) Lignes qui ont quitté la conférence entre 1975 et aujourd'hui	(8) Nouvelles admissions provenant des conférences qui se sont retirées (6)
.67	Afrique du Sud/ est du Canada	1976	3	Dissoute le 10 sept. 1979 (mêmes lignes que .58)			
.68	Afrique de l'Est/ est du Canada	1976	3	Dissoute le 10 sept. 1979 (mêmes lignes que .58)			
.69+	Est du Canada/ Venezuela	1977	2	-	(Saguenay/CAVN Joint Agreement)		
.70+	Thaïlande/ Pacifique	1977	5	-	1	3	1
.71+	Est du Canada/ Colombie	1979	2	-	(Saguenay/Grancolombiana Joint Agreement)		
.72	Pacific Northwest Space Charter Agreement		6 lignes japonaises - maintenant, dossier n° W.1927.02				
.73+	Côte est du Canada/ Extrême-Orient		Five Lines Far East Freight Conference (Export) 5 lignes japonaises				
.74+	Australie/Côte du Pacifique	1980	3	-	0	1	0
.75+	Nouvlle-Zélande/ Côte du Pacifique	1978	3	-	0	0	0
.76+	Est du Canada/Inde		Shipping Corporation of India & Scindia Joint Tariff Agreements				

Total 45*

* Comprend seulement les conférences actives.

Source: Comité des transports par eau.

Tableau 4

RÉGIONS DESSERVIES PAR LES CONFÉRENCES
ACTUELLEMENT ACTIVES

Côte est		Côte ouest	
Canada seulement	Canada et É-U.	Canada seulement	Canada et É.-U.
04 Mediterranean	01 West Africa	24 Japan/Korea	14 Deli/Pacific
06 U.K.	49 West Africa	43 Hong Kong/Taiwan	15 India
07 Continent		45 Europe	26 Latin Amer.
08 N. Atlantic		54 Northern Europe	28 Mediterranean
11 Continent			30 Australasia
15 Japan			32 River Plate "A"
17 Australia & N.Z.			33 River Plate/ Brazil "B"
20 Inter American "A"			33A River Plate/ Brazil "C"
21 Argentina & Uruguay			34 Indonesia
22 Brazil			35 Straits
23 Japan/Korea			36 Far East
27 Mediterranean			44 India
55 Continent (Asbestos)			46 Ecuador/ Colombia
62 Europe (Mail Comm.)			47 Malaysia
64 Australia			59 Java
65 Hong Kong			70 Thailand
69 Venezuela			74 Australia
71 Colombia			75 New Zealand
73 Far East			
76 India			
Nombre total des conférences*			
20	2	4	18

* Une seule conférence (.37 - Philippines/North America) a desservi les côtes est et ouest du Canada et des É.-U.

Source: Tableau 3.

engagées dans le commerce avec l'Afrique occidentale et qui exploitent aussi un service à destination de points américains. Sur la côte ouest, la situation est presque inversée. Les routes très achalandées à destination de l'Europe et de l'Extrême-Orient sont desservies par quatre conférences qui se consacrent exclusivement à des ports d'escale canadiens. Les 18 autres conférences ont touché à la fois à des ports canadiens et américains. Vancouver est le principal port de ligne canadien sur la côte ouest et la plupart des lignes trouvent qu'il est économique de desservir ce port à titre complémentaire le long de leur trajet vers les nombreux ports américains de la côte ouest.

L'une des raisons qui explique la distinction que l'on fait entre les conférences qui ne desservent que des ports canadiens et celles qui combinent les services à destination du Canada et des États-Unis, se rapporte à la légalité des conférences fermées en vertu de la loi canadienne. En d'autres termes, les membres actuels d'une conférence contrôlent l'admission des nouvelles lignes qui désirent en faire partie. Les conférences qui desservent les ports américains sont obligées d'être "ouvertes", ce qui permet à toute ligne capable de satisfaire à certains critères de base de devenir membre de la conférence. Le tableau 5 compare l'entrée et la sortie des compagnies de ligne sélectionnées en fonction de l'affiliation aux conférences canadiennes et aux conférences paritaires. Les conférences ouvertes (paritaires) avaient un taux plus élevé d'entrées (3,5 lignes par conférence) et de sorties (3 lignes par conférence) pour la période allant de 1975 au début de 1982. Les conférences fermées avaient une liste de membres plus stable avec un taux d'entrées plus bas (1,2 ligne par conférence) et de sorties (1,3 ligne par conférence). Ainsi, alors que de nouvelles lignes ont été admises comme membres dans les conférences fermées, le taux des nouvelles admissions a été beaucoup plus bas que celui des conférences ouvertes. Cependant, la différence entre ces données est moins accentuée lorsqu'on admet que ces deux groupes de conférences ("ouvertes" et "fermées") ne sont pas identiques à d'autres points de vue. Par exemple, les conférences ouvertes qui desservent le commerce américain exploitent leurs services probablement sur des routes plus achalandées qui ont pu attirer plus de nouvelles compagnies que les routes à destination du Canada seulement. Certaines différences peuvent également exister à cause du fait que les conférences fermées desservent d'abord des points de la côte est, alors que les conférences ouvertes desservent surtout des points de la côte ouest.

3.3 Navires faisant escale aux ports canadiens dans le commerce de ligne au long cours

Depuis le début de la "révolution des conteneurs" à la fin des années 1960, la grosseur et la conception des navires qui circulent le long des principales routes commerciales du monde ont complètement changé. Le temps de manutention réduit pour les

Tableau 5

CONFÉRENCES FERMÉES DESSERVANT LE CANADA SEULEMENT

	Nombre de conférences*	Nombre de membres au 1er janvier 1975**	Nouveaux membres ayant été admis depuis le 1er janvier 1975	Lignes qui ont retiré leur adhésion depuis le 1er janvier 1975
Total	24	137	28	31
Moyenne		5,71	1,17	1,29

CONFÉRENCES OUVERTES DESSERVANT LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

	Nombre de conférences*	Nombre de membres au 1er janvier 1975**	Nouveaux membres ayant été admis depuis le 1er janvier 1975	Lignes qui ont retiré leur adhésion depuis le 1er janvier 1975
Total	20	120	71	59
Moyenne		6,00	3,55	2,95

* Le total exclut .37 - Philippines/North America - qui est en cours de dissolution.

** Ou lorsque la conférence fut formée, si c'est à une date ultérieure.

Source: Tableau 3.

cargaisons acheminées par conteneur, une fois qu'elles sont rendues dans le port, a permis d'utiliser des navires beaucoup plus gros à des coûts beaucoup plus bas pour la portion maritime du transport.

La présente section compare les navires en fonctionnement dans le commerce canadien au cours des années 1977 à 1981 afin de déterminer les tendances du processus de conteneurisation à la fin des années 1970. On a choisi une période de deux mois (de mai à juin) en vue d'une analyse détaillée. Les résultats sont résumés au tableau 6, qui donne un état détaillé pour chaque région en séparant les compagnies membres de conférences et les compagnies non affiliées aux conférences.

Étant donné que la liste des lignes et des navires pour 1977 se fonde sur les renseignements fournis par le Comité des transports par eau et que les données de 1981 ont été recueillies dans les annonces des publications commerciales, on doit faire certains ajustements pour pouvoir comparer les deux années. Dans le cas des lignes qui n'annoncent pas leurs dates de départ (c'est particulièrement un problème avec quelques transporteurs importants de produits forestiers sur la côte ouest), on les a exclues des tableaux récapitulatifs pour les deux années ou on a obtenu des renseignements sur les navires qui avaient effectué le transport au cours de mai et de juin auprès des agences maritimes, du Lloyd's Voyage Record ou d'autres sources. On a vérifié dans le Lloyd's Voyage Record toutes les dates de départ annoncées pour 1981 afin d'être sûr que les navires ont réellement fait escale au Canada.

En général, les consortiums sont considérés comme une ligne unique si l'annonce est faite sous le nom de groupe (puisque l'expéditeur les percevrait comme une ligne unique). Quelques consortiums ont évolué au cours du temps. Euro-Pacific Joint Service, par exemple, est exploité par une association entre CGM, Incotrans et Hapag Lloyd. À la fin des années 1970, les associés ont décidé de vendre leurs services et de traiter séparément certaines autres fonctions qui étaient auparavant traitées sous le nom de groupe de Euro-Pacific. Cependant, aux fins de la présente section, Euro-Pacific est continuellement considéré comme une ligne unique.

Diverses autres complications ont également surgi dans la préparation d'un aperçu général sur les services de ligne régulière à destination du Canada. Il n'est pas inhabituel de trouver une ligne assurant à la fois des services dans le cadre de la conférence et des services hors-conférences à destination de la même région, en utilisant parfois les mêmes navires pour les deux types de services. Les chargements acheminés hors-conférence peuvent être petits par rapport à la cargaison de la conférence sur la route, mais ils seraient quand même enregistrés dans les données de 1977. Les lignes exploitent également leurs services dans plus d'une région, en utilisant encore parfois les

Tableau 6

SOMMAIRE DES NAVIRES TOUCHANT À DES PORTS CANADIENS DANS LE COMMERCE DE LIGNE AU LONG COURS EN 1977 - CÔTE EST

Région	Durant mai/juin			Type de navire						Âge moyen	E.V.P. moyen		Port en lourd moyen
	Nombre de lignes	Nombre de voyages	Nombre de navires	Gén.	Cont.	Roulier	Vraquier	Cont./ Vraquier	Autre				
Afrique													
- Conférences	8	11	11	11						15,4	-		11 000
- Indépendants	3	6	6	6						12,4	(1)	240	10 000
- Total	10	15	15	15						13,5	(1)	240	11 000
Méditerranée, mer Noire, mer Rouge et Golfe Persique													
- Conférences	6	42	36	23	11	2				8,3	(17)	980	15 000
- Indépendants	9	12	10	9		1				11,4	(3)	460	13 000
- Total	15	54	46	32	11	3				9,0	(20)	900	15 000
Europe du Nord, Scandinavie et Baltique													
- Conférences	7	67	43	23	11	9				9,6	(20)	880	13 000
- Indépendants	4	25	17	10	2		5			8,9	(6)	460	22 000
- Total	10	86	55	28	13	9	5			9,4	(26)	780	16 000
Amérique centrale et du Sud (y compris les Antilles)													
- Conférences	6	21	19	18			1			5,8	(5)	260	13 000
- Indépendants	8	39	30	22	6		2			9,7	(6)	1 600	14 000
- Total	13	51	42	34	6		2			8,2	(11)	990	14 000
Asie													
- Conférences	12	32	29	15	14					8,4	(19)	1 390	21 000
- Indépendants	11	29	26	17	9					10,3	(14)	1 100	19 000
- Total	17	40	37	23	14					9,5	(21)	1 290	19 000
Océanie (y compris l'Australie et la Nouvelle-Zélande)													
- Conférences	3	10	10	2	8					4,6		1 180	23 000
- Indépendants	2	8	8		8					5,0		1 210	24 000
- Total	3	10	10	2	8					4,6		1 180	23 000
TOTAL:													
CONFÉRENCES	40	175	142	92	38	11	1			8,9	(65)	990	16 000
INDÉPENDANTS	33	107	87	60	19	1	7			10,2	(30)	970	17 000
TOTAL:													
CÔTE EST	62	234	188	129	40	12	8			9,5	(74)	930	15 000

Tableau 6 (suite)

SOMMAIRE DES NAVIRES TOUCHANT À DES PORTS CANADIENS DANS LE COMMERCE DE LIGNE AU LONG COURS EN 1981 - CÔTE EST

Région	Durant mai/juin			Type de navire						Âge moyen	E.V.P. moyen	Port en lourd moyen
	Nombre de lignes	Nombre de voyages	Nombre de navires	Gén.	Cont.	Roulier	Vraquier	Cont./ Vraquier	Autre			
Afrique												
- Conférences	6	5	5	3		2				4,2	(4) 370	10 000
- Indépendants	5	7	7	6			1			9,0	(4) 330	15 000
- Total	11	12	12	9		2	1			7,0	(8) 350	13 000
Méditerranée, mer Noire, mer Rouge et Golfe Persique												
- Conférences	4	14	11	3	6	2				6,7	1 000	20 000
- Indépendants	7	12	12	12						9,4	(8) 500	14 000
- Total	11	26	23	15	6	2				8,1	(19) 790	17 000
Europe du Nord, Scandinavie et Baltique												
- Conférences	5	58	27		18	9				9,6	980	20 000
- Indépendants	10	46	37	22		3	6	6		10,9	(13) 650	19 000
- Total	15	104	64	22	18	12	6	6		10,4	(40) 870	19 000
Amérique centrale et du Sud (y compris les Antilles)												
- Conférences	9	28	26	25			1			7,7	(17) 300	15 000
- Indépendants	10	29	25	15	7	2	1			7,6	(17) 700	15 000
- Total	18	54	48	37	7	2	2			7,4	(33) 520	15 000
Asie												
- Conférences	6	14	12	4	8					7,2	1 500	29 000
- Indépendants	11	29	29	14	13			2		7,0	(25)1 190	24 000
- Total	16	42	40	17	21			2		7,2	(36)1 310	25 000
Océanie (y compris l'Australie et la Nouvelle-Zélande)												
- Conférences	3	10	10	2	7	1				9,0	1 250	23 000
- Indépendants	-	-	-							-	-	-
- Total	3	10	10	2	7	1				9,0	1 250	23 000
TOTAL: CONFÉRENCES	33	129	91	37	39	14	1			8,0	(81) 920	19 000
INDÉPENDANTS	39	113	100	64	15	5	8	8		9,1	(57) 770	19 000
TOTAL: CÔTE EST	69	236	185	97	52	19	9	8		8,7	(134) 860	19 000

Tableau 6 (suite)

SOMMAIRE DES NAVIRES TOUCHANT À DES PORTS CANADIENS DANS LE COMMERCE DE LIGNE AU LONG COURS EN 1977 - CÔTE OUEST

Région	Durant mai/juin			Type de navire						Âge moyen	E.V.P. moyen	Port en lourd moyen
	Nombre de lignes	Nombre de voyages	Nombre de navires	Gén.	Cont.	Roulier	Vrequier	Cont./ Vrequier	Autre			
Afrique												
- Conférences	-	-	-							-	-	-
- Indépendants	1	2	2	2						6,0	-	17 000
- Total	1	2	2	2						6,0	-	17 000
Méditerranée, mer Noire, mer Rouge et Golfe Persique												
- Conférences	4	7	7	6			1			8,0	(2) 230	14 000
- Indépendants	2	9	9	4			5			9,4	(6) 430	22 000
- Total	6	16	16	10			6			8,8	(8) 380	19 000
Europe du Nord, Scandinavie et Baltique												
- Conférences	5	16	16	3	13					6,0	(13) 900	14 000
- Indépendants	3	16	16	2			14			6,9	(11) 890	29 000
- Total	7	30	30	3	13		14			6,5	(24) 890	22 000
Amérique centrale et du Sud (y compris les Antilles)												
- Conférences	10	16	16	15			1			10,1	(8) 200	13 000
- Indépendants	-	-	-	-			-			-	-	-
- Total	10	16	16	15			1			10,1	(8) 200	13 000
Asie												
- Conférences	15	37	33	28	5					8,5	(24) 460	16 000
- Indépendants	7	37	36	17	4		15			7,8	(13) 490	19 000
- Total	20	71	66	42	9		15			8,1	(36) 480	18 000
Océanie (y compris l'Australie et la Nouvelle-Zélande)												
- Conférences	4	10	9	2	2	2			3	6,2	(7) 740	20 000
- Indépendants	8	23	22	8	2	2	7		3	8,3	(11) 620	18 000
- Total	8	23	22	8	2	2	7		3	8,3	(11) 610	19 000
TOTAL:												
CONFÉRENCES	32	76	71	44	20	2	2		3	7,8	(51) 580	15 000
INDÉPENDANTS	15	68	66	30	6	2	25		3	7,6	(32) 620	20 000
TOTAL:												
CÔTE OUEST	38	119	113	57	24	2	27		3	7,3	(68) 610	19 000

Tableau 6 (fin)

SOMMAIRE DES NAVIRES TOUCHANT À DES PORTS CANADIENS DANS LE COMMERCE DE LIGNE AU LONG COURS EN 1981 - CÔTE OUEST

Région	Durant mai/juin: Nombre de lignes	Nombre de voyages	Nombre de navires	Type de navire: Gén.	Cont.	Roulier	Vraquier	Cont./ Vraquier	Autre	Âge moyen	E.V.P. moyen	Port en lourd moyen
Afrique												
- Conférences	-	-	-							-	-	-
- Indépendants	1	2	2	2						10,0	-	17 000
- Total	1	2	2	2						10,0	-	17 000
Méditerranée, mer Noire, mer Rouge et Golfe Persique												
- Conférences	3	8	8	4	1	3				3,4	590	20 000
- Indépendants	2	7	7	4				3		8,0	(6) 660	27 900
- Total	5	15	15	8	1	3		3		5,5	(14) 620	23 000
Europe du Nord, Scandinavie et Baltique												
- Conférences	3	17	17	2	15					8,2	(15) 1 010	19 000
- Indépendants	3	9	9					9		4,7	(8) 1 440	40 000
- Total	5	26	26	2	15			9		7,0	(23) 1 160	26 000
Amérique centrale et du Sud (y compris les Antilles)												
- Conférences	10	25	25	19	6					8,2	(21) 560	17 000
- Indépendants	1	-	-							-	-	-
- Total	11	25	25	19	6					8,2	(21) 560	17 000
Asie												
- Conférences	13	26	21	15	6					6,5	(19) 1 130	22 000
- Indépendants	8	16	16	3	3	2	2	6		8,6	(12) 750	25 000
- Total	20	42	37	18	9	2	2	6		7,4	(31) 980	23 000
Océanie (y compris l'Australie et la Nouvelle-Zélande)												
- Conférences	4	14	13		5	4	1	2	1	8,4	(12) 980	23 000
- Indépendants	2	3	3	1			2			6,7	960	30 000
- Total	6	17	16	1	5	4	3	2	1	6,9	(15) 980	24 000
TOTAL: CONFÉRENCES	28	77	71	33	27	7	1	2	1	7,7	(64) 830	20 000
INDÉPENDANTS	13	37	37	10	3	2	4	18		6,8	(29) 940	29 000
TOTAL: CÔTE OUEST	38	109	103	38	30	9	5	20	1	7,5	(91) 880	23 000

mêmes navires. Cela donne lieu à plusieurs problèmes dont le comptage double lorsqu'on prépare les statistiques sommaires des côtes est ou ouest. De plus, les lignes entrent en service ou mettent fin à un service à différentes dates au cours de l'année et un profil basé sur une période de deux mois ne correspondra pas exactement au nombre de lignes énumérées à l'appendice A pour cette année.

3.3.1 Navires faisant escale aux ports de la côte ouest

Une comparaison de la période de mai et juin pour 1977 et pour 1981 indique que le nombre des départs des conférences (76) et celui des navires (71 par rapport à 70) sont en pratique les mêmes pour les deux périodes. Cependant, le nombre des départs et des navires employés a considérablement baissé dans les services indépendants, passant de 68 voyages à 37 et de 66 navires à 37. Une partie de cette différence peut s'expliquer par les différences de données pour les deux années, alors qu'en 1977 on a calculé plus de navires de conférences qui faisaient des voyages hors-conférences. Néanmoins, même si l'on tient compte de ce facteur, la baisse des départs hors-conférences est encore importante. La raison de cette diminution n'est pas claire, bien qu'elle puisse refléter le fléchissement des affaires dans l'industrie des produits forestiers. En tout cas, l'absence de changement dans le nombre des départs des conférences appuie la thèse selon laquelle les services des conférences sont à long terme plus stables. Cependant, certains ajustements dans le nombre des départs des conférences à destination de différentes régions ont eu lieu. Des points d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud ont servi de destination à 25 voyages en 1981 par rapport à 16 seulement en 1977 alors que l'Asie n'a reçu que 26 escales en 1981 par rapport à 37 en 1977.

Si l'on considère le type de navire utilisé, la principale catégorie de navires qui a enregistré une baisse fut celle des cargos polyvalents qui sont passés de 57 à 38. Les types de navires plus spécialisés, comme le porte-conteneur, le roulier et le porte-conteneur/vraquier, ont augmenté en nombre absolu et leur part relative du marché s'est accrue. Les exploitants indépendants ont commencé à utiliser, en particulier, les porte-conteneurs/vraquiers.

L'âge moyen de tous les navires utilisés (7,5 ans en 1977) n'a pas diminué au cours de la période de quatre ans, ce qui reflète l'entrée en service continuelle de nouveaux navires.

Lorsqu'on analyse les mesures de capacité, la capacité de chargement (mesurée en E.V.P.) et le tonnage du port en lourd ont considérablement augmenté. En 1981, 91 navires sur un total de 102 avaient une certaine capacité en conteneurs qui s'élevait en moyenne à 880 E.V.P. par navire. En 1977, 68 navires sur un total de 113 avaient une capacité moyenne de 610 E.V.P. Les navires utilisés par les compagnies indépendantes ont continué à

être plus gros quant à la capacité en E.V.P. et au tonnage du port en lourd. Sur un total de 37 navires utilisés par les compagnies indépendantes en 1981, 29 avaient une capacité en conteneurs de 940 E.V.P. en moyenne par navire. Leur tonnage de port en lourd moyen s'élevant à 29 000 était considérablement plus élevé que celui des navires exploités par les compagnies membres de conférences en 1981 qui atteignait 20 000. Ce tonnage de port en lourd moyen de 29 000 représente également une augmentation importante par rapport au tonnage de port en lourd moyen de 20 000 enregistré par les navires qui n'appartenaient pas aux conférences en 1977.

Sur la côte ouest, parmi les lignes qui ont amélioré leur flotte durant la période de 1977 à 1981, se trouvaient D'Amico, Italian Line, Euro-Pacific, Hoegh, Star Shipping, Barber Blue Sea et Shipping Corporation of India. En général, les programmes de renouvellement des navires contribuent à augmenter le tonnage du port en lourd et, parallèlement, à augmenter la capacité en conteneurs.

3.3.2 Navires faisant escale aux ports de la côte est

Le nombre des exploitants membres de conférences sur la côte est est passé de 40 à 33 entre 1977 et 1981. Toutefois, l'augmentation du nombre de services indépendants a suffi à élever le nombre total des lignes touchant la côte est qui est passé à 69, alors qu'il atteignait 62 en 1977. Le nombre des voyages et celui des navires ont diminué considérablement dans le cas des conférences, passant de 175 voyages à 129 et de 142 navires à 91. Néanmoins, le nombre des escales effectuées par les compagnies indépendantes a légèrement augmenté, de 107 à 113.

Comme sur la côte ouest, on note une forte tendance à abandonner le navire de cargaison général pour le remplacer de plus en plus par des navires plus spécialisés comme le porte-conteneur/vraquier et le roulier. L'âge moyen des navires a légèrement baissé de 9,5 à 8,7 ans. La capacité moyenne en E.V.P. a étonnamment baissé, passant de 930 E.V.P. en 1977 à 860 E.V.P. en 1981. Cette diminution n'indique pas cependant que les navires ayant une grande capacité en E.V.P. ont été retirés du service et remplacés par d'autres navires d'une capacité moindre. Elle représente plutôt une augmentation de l'utilisation de navires avec une certaine capacité en conteneurs (non pas nécessairement des navires strictement conteneurisés) qui sont passés de 68 à 134, ce qui atténue la capacité moyenne en E.V.P. La route commerciale à destination de l'Amérique latine démontre cette tendance: le nombre des navires avec une capacité en conteneurs a augmenté de 11 à 33, mais la capacité moyenne en E.V.P. a baissé de 990 à 520.

Le tonnage moyen du port en lourd a grimpé à 19 000 en 1981, alors qu'il était à 15 000 en 1977 et, en 1981, les navires

des conférences et les navires indépendants avaient le même tonnage moyen de port en lourd.

Parmi les lignes exploitant un service sur la côte est qui ont augmenté la capacité de leur flotte (mesurée à la fois en E.V.P. et en tonnage de port en lourd) entre 1977 et 1981, se trouvaient Cast, Polish Ocean Lines, Barber Blue Sea et Argentine Line (E.L.M.A.). Ces quatre lignes ont également augmenté la fréquence de leurs escales au Canada. Le service coordonné exploité par cinq lignes japonaises a aussi augmenté la fréquence de ces escales, mais il a continué à utiliser les mêmes navires.

3.3.3 Aperçu général

Sur le nombre de lignes qui exploitaient des services au Canada en 1977 et en 1981, 16 ont fait escale sur les deux côtes du Canada; 13 d'entre elles ont assuré un service ininterrompu durant les deux périodes, ce qui reflète probablement le fait que les lignes desservant les deux côtes ont tendance à être des compagnies importantes, établies depuis longtemps.

Les différentes tendances qui apparaissent sur les côtes est et ouest confirment le point de vue selon lequel il faudrait traiter ces deux côtes séparément aux fins de l'analyse économique. La baisse de l'utilisation du navire de cargaison générale et l'augmentation connexe de l'utilisation des navires spécialisés sont évidentes sur les deux côtes. Cependant, la côte est diffère beaucoup de la côte ouest parce que le nombre des escales effectuées par les lignes indépendantes a augmenté durant la période, tandis que les départs des conférences ont diminué. Au contraire, sur la côte ouest, le nombre des escales des lignes indépendantes a considérablement diminué de 68 à 37, tandis que les départs des conférences sont demeurés stables.

3.4 La fréquence et la fiabilité des services de ligne régulière

3.4.1 Fréquence des services

Dans la présente étude, on a analysé la fréquence des services à trois points de vue différents:

1) La fréquence des départs qui figure dans le l'Annuaire des services de transport maritime compilé par la Direction des services de transport du ministère de l'Industrie et du Commerce, et qui est tirée des données fournies par les agents maritimes et les compagnies de navigation. C'est une évaluation de la période de temps entre les escales (voyages) pour une ligne donnée desservant le Canada.

2) Dates de départ prévues sur l'horaire, les dates publiées pour chaque ligne qui quitte un port canadien. Les sources sont la section des "Marine News" dans la Gazette de Montréal pour la côte est et le Pacific Shipper pour la côte ouest qui sont publiés chaque semaine. Ainsi, la date de publication variera d'une semaine avant le jour de départ prévu au jour même pour un navire donné. Beaucoup de lignes ont tendance à changer la date de départ prévue sur l'horaire lorsque le moment du départ approche.

3) Date de départ réelle, la date réelle à laquelle un navire donné a quitté un port donné. La source est le Lloyds Voyage Record, une publication hebdomadaire.

Le tableau 7 compare la "fréquence des départs" moyenne publiée dans l'Annuaire à la fréquence moyenne réelle pour les lignes membres de conférences et les lignes indépendantes desservant chaque région, ainsi que le total par région et le total général actuels. L'unité de mesure utilisée pour l'analyse de la "fréquence des départs" équivaut au nombre de voyages par mois, un mois étant égal à 28 jours ou à une unité. Par exemple, un service hebdomadaire (assuré tous les 7 jours) équivaudrait à 28/7 = 4 voyages; s'il est assuré tous les dix jours, 28/10 = 2,8 voyages. La fréquence moyenne réelle est simplement le total des voyages réels par mois. Dans le cas présent, un mois est égal à 30,5 jours, c'est-à-dire à la moyenne du nombre de jours en mai et en juin, 31 et 30 respectivement, qui représentent la période de temps à l'étude pour l'année 1981.

En comparant la fréquence des départs moyenne publiée à la fréquence moyenne réelle, on doit tenir compte de deux facteurs. Premièrement, la période de temps peut être légèrement plus longue selon la définition que l'on donne au "mois". Deuxièmement, les dates de départ réelles comprennent les navires qui partent en dehors de la période de deux mois (c'est-à-dire en juillet, si le navire est arrivé dans le même port au cours de juin). Les dates de départ qui sont fixées en juillet s'élèvent à environ 6 % du total. Compte tenu de ces facteurs, on prévoit que la fréquence moyenne réelle sera de 10 à 15 % plus élevée que la "fréquence des départs" moyenne publiée. Comme l'indiquent les chiffres du tableau 7, cette tendance fut générale sauf dans le cas des voyages entre les régions de l'Afrique et de la Méditerranée et la côte est, et entre la région de l'Asie et la côte ouest. Dans toutes les régions, les lignes membres de conférences et les lignes indépendantes ont indiqué la même tendance, c'est-à-dire que si la fréquence réelle des lignes membres de conférences était plus basse que prévue, la fréquence des lignes indépendantes était également plus basse.

Tableau 7

FRÉQUENCE DES DÉPARTS PROJETÉS ET RÉELS PAR MOIS
EN 1981 - CÔTE EST

Région	Fréquence moyenne	
	"Fréquence des départs" moyenne	Fréquence moyenne réelle
Afrique		
- Conférences (4)*	1,00	0,63
- Indépendants (6)	1,07	0,59
- Total (10)	1,04	0,61
Méditerranée, mer Noire, mer Rouge et Golfe Persique		
- Conférences (4)	2,11	1,75
- Indépendants (7)	1,06	1,00
- Total (11)	1,44	1,27
Europe du Nord, Scandinavie et Baltique		
- Conférences (7)	4,00	4,15
- Indépendants (7)	2,52	3,84
- Total (14)	3,26	4,00
Amérique centrale et du Sud (y compris les Antilles)		
- Conférences (6)	1,72	2,50
- Indépendants (9)	1,36	1,61
- Total (15)	1,50	1,97
Asie		
- Conférences (2)	3,50	3,50
- Indépendants (9)	1,26	1,61
- Total (11)	1,67	1,95
Océanie (y compris l'Australie et la Nouvelle-Zélande)		
- Conférences (3)	1,47	1,67
- Indépendants (0)	-	-
- Total (3)	1,47	1,67
Total des conférences** (26)	2,39	2,52
Total des indépendants** (38)	1,45	1,75
TOTAL DE LA CÔTE EST** (64)	1,83	2,06

* Le chiffre entre parenthèses indique le nombre de services pour lesquels des horaires sont disponibles pour mai-juin 1981.

** Il se peut que dans le total, on ait compté plus d'une fois les lignes desservant plus d'une région.

Sources: Industrie et Commerce, Répertoire des services d'expéditions maritimes; la Gazette de Montréal et Lloyd's Voyage Record.

Tableau 7 (fin)

FRÉQUENCE DES DÉPARTS PROJETÉS ET RÉELS PAR MOIS EN 1981 - CÔTE OUEST

Région	Fréquence moyenne "Fréquence des départs" moyenne	Fréquence moyenne réelle
Afrique		
- Conférences (0)*	-	-
- Indépendants (1)	1,00	1,00
- Total (1)	1,00	1,00
Méditerranée, mer Noire, mer Rouge et Golfe Persique		
- Conférences (3)	1,15	1,34
- Indépendants (2)	1,25	1,75
- Total (5)	1,19	1,50
Europe du Nord, Scandinavie et Baltique		
- Conférences (3)	2,60	2,84
- Indépendants (2)	1,70	2,25
- Total (5)	2,24	2,60
Amérique centrale et du Sud (y compris les Antilles)		
- Conférences (9)	1,37	1,39
- Indépendants (0)	-	-
- Total (9)	1,37	1,39
Asie		
- Conférences (8)	1,93	1,63
- Indépendants (5)	2,00	1,60
- Total (13)	1,96	1,62
Océanie (y compris l'Australie et la Nouvelle-Zélande)		
- Conférences (4)	1,46	1,75
- Indépendants (2)	1,25	1,50
- Total (6)	1,39	1,67
Total des conférences** (27)	1,66	1,67
Total des indépendants** (12)	1,62	1,67
TOTAL DE LA CÔTE OUEST** (39)	1,65	1,67

* Le chiffre entre parenthèses indique le nombre de services pour lesquels des horaires sont disponibles pour mai-juin 1981.

** Il se peut que dans le total, on ait compté plus d'une fois les lignes desservant plus d'une région.

Sources: Industrie et Commerce, Répertoire des services d'expéditions maritimes; Pacific Shipper et Lloyd's Voyage Record.

3.4.2 Fiabilité des services

Dans la présente section, on analyse trois facteurs se rapportant à la fiabilité des services évaluée en fonction du rendement au niveau de l'horaire des départs:

1) Nombre de jours dans le port: on a calculé le nombre de jours dans le port en soustrayant la date d'arrivée de la date du départ pour un navire donné, dans un port donné. Si la date d'arrivée et de départ était la même, on a accordé au navire un temps de 1/2 (0,5) jour dans le port. Les résultats qui figurent au tableau 8 indiquent que les lignes membres de conférences ont passé en général moins de temps dans le port que les lignes indépendantes. Ce sont les conférences desservant les routes de la côte est à destination de l'Asie qui ont eu les délais les plus courts, tandis que les conférences desservant les routes de la côte est à destination de l'Afrique ont eu les délais les plus longs.

2) Différence entre les dates de départ prévues sur l'horaire et les dates de départ réelles: on a obtenu ces chiffres en soustrayant la date de départ prévue sur l'horaire de la date de départ réelle. Si les dates étaient identiques, la différence était égale à zéro (0), c'est-à-dire que le navire était parti à la date prévue. Comme l'indique le tableau 8, ce sont encore une fois les conférences qui se sont montrées les plus sûres, indiquant en général une plus petite différence entre les départs prévus sur l'horaire et les départs réels. Ce sont les membres des conférences desservant des routes à destination de l'Asie sur la côte est et des routes à destination du nord de l'Europe sur la côte ouest qui ont eu les plus petites différences. Les membres des conférences desservant des routes à destination de l'Afrique, de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud sur la côte est et les lignes indépendantes à destination de la Méditerranée sur la côte est ont enregistré les plus grandes différences.

   Il semble qu'il y ait un lien entre ce facteur et le nombre de jours dans le port, c'est-à-dire que les lignes qui avaient le mieux respecté les dates d'arrivée et de départ prévues ont passé moins de temps dans le port que celles dont les dates d'arrivée et de départ ne correspondaient presque jamais à l'horaire prévu. En général, le nombre de jours dans le port* est le plus bas dans le cas des

---

* Le dernier (ou le seul) port d'escale au Canada.

Tableau 8

FIABILITÉ DES SERVICES DE LIGNE ÉVALUÉE EN FONCTION DE LA PERFORMANCE AU REGARD DES HORAIRES EN 1981 - CÔTE EST

Région	Nombre moyen de jours au port	Différence moyenne entre les dates de départ prévues et réelles	% des dates de départ telles que prévues (moy.)	% des départs effectués à moins d'un jour (moy.)	% des départs effectués à moins de 2 jours (moy.)
Afrique					
- Conférences (5)*	6,8	5,8	8,6	28,9	88,8
- Indépendants (7)	3,6	2,6	14,3	42,9	57,1
- Total (12)	4,6	3,9	8,3	33,3	58,3
Méditerranée, mer Noire, mer Rouge et Golfe Persique					
- Conférences (11)	1,7	1,5	27,3	63,6	72,7
- Indépendants (11)	5,2	5,6	0,0	27,3	36,4
- Total (22)	3,3	3,5	13,6	45,5	54,6
Europe du Nord, Scandinavie et Baltique					
- Conférences (58)	1,6	1,9	58,8	79,3	84,5
- Indépendants (34)	3,2	2,7	23,5	58,8	70,6
- Total (92)	2,3	2,2	46,2	71,7	79,4
Amérique centrale et du Sud (y compris les Antilles)					
- Conférences (24)	3,5	5,3	8,3	37,5	41,7
- Indépendants (22)	2,4	3,2	18,2	40,9	59,1
- Total (46)	2,9	4,3	13,0	39,1	50,0
Asie					
- Conférences (14)	0,9	0,8	50,0	78,6	92,9
- Indépendants (27)	2,1	2,6	14,8	48,2	59,3
- Total (41)	1,7	2,0	26,8	58,5	70,7
Océanie (y compris l'Australie et la Nouvelle-Zélande)					
- Conférences (9)	1,4	1,4	22,2	55,6	88,9
- Indépendants (0)	-	-	-	-	-
- Total (9)	1,4	1,4	22,2	55,6	88,9
Total des conférences** (121)	2,1	2,5	35,5	65,3	75,2
Total des indépendants** (101)	3,8	3,1	16,8	47,5	60,4
TOTAL DE LA CÔTE EST** (222)	2,5	2,8	27,8	57,2	69,8

* Le chiffre entre parenthèses indique le nombre de voyages dont on connaît les dates de départ prévues et réelles.

** Il se peut que dans le total, on ait compté plus d'une fois les lignes desservant plus d'une région.

Sources: La Gazette de Montréal, Globe and Mail et Lloyd's Voyage Record.

Tableau 8 (fin)

FIABILITÉ DES SERVICES DE LIGNE ÉVALUÉE EN FONCTION DE LA PERFORMANCE AU NIVEAU DES HORAIRES EN 1981 - CÔTE OUEST

Région	Nombre moyen de jours au port	Différence moyenne entre les dates de départ prévues et réelles	% des dates de départ telles que prévues (moy.)	% des départs effectués à moins d'un jour (moy.)	% des départs effectués à moins de 2 jours (moy.)
Afrique					
- Conférences (0)*	-	-	-	-	-
- Indépendants (1)	1,0	1,0	0,0	100,0	100,0
- Total (1)	1,0	1,0	0,0	100,0	100,0
Méditerranée, mer Noire, mer Rouge et Golfe Persique					
- Conférences (8)	1,8	2,5	12,5	12,5	50,0
- Indépendants (4)	2,4	1,0	50,0	75,0	75,0
- Total (12)	2,0	2,0	25,0	33,3	58,3
Europe du Nord, Scandinavie et Baltique					
- Conférences (17)	1,4	0,8	35,3	82,4	100,0
- Indépendants (2)	3,7	2,5	0,0	25,0	25,0
- Total (19)	2,1	1,0	31,6	79,0	94,7
Amérique du Sud et centrale (y compris les Antilles)					
- Conférences (24)	1,8	1,6	8,3	54,2	79,2
- Indépendants (0)	-	-	-	-	-
- Total (24)	1,8	1,6	8,3	54,2	79,2
Asie					
- Conférences (24)	1,9	1,4	20,8	58,3	83,3
- Indépendants (7)	2,4	2,3	14,3	57,1	57,1
- Total (31)	2,1	1,6	19,4	58,1	77,4
Océanie (y compris l'Australie et la Nouvelle-Zélande)					
- Conférences (11)	2,3	1,7	18,2	45,5	72,7
- Indépendants (1)	2,0	2,0	0,0	0,0	100,0
- Total (12)	2,3	1,8	16,7	41,7	75,0
Total des conférences(84)**	1,8	1,5	19,1	56,0	79,8
Total des indépendants(15)**	2,7	1,9	20,0	60,0	66,7
TOTAL DE LA CÔTE OUEST(99)**	2,0	1,6	19,2	56,6	77,8

* Le chiffre entre parenthèses indique le nombre de voyages dont on connaît les dates de départ prévues et réelles.

** Il se peut que dans le total, on ait compté plus d'une fois les lignes desservant plus d'une région.

Sources: Pacific Shipper et Lloyd's Voyage Record.

routes à grand trafic par conteneurs comme celle qui va de l'est du Canada vers l'Asie. De plus, le temps passé dans un port canadien peut se rapporter au volume plus réduit du trafic chargé pour les lignes qui complètent le chargement du navire après des escales à des points américains.

3) Pourcentage des départs effectués selon l'horaire prévu: les trois dernières colonnes du tableau 8 tentent de montrer jusqu'à quel point les horaires sont respectés en moyenne. D'après les résultats, il semble que les conférences à destination du nord de l'Europe et de l'Asie sur la côte est, et les lignes indépendantes à destination de la route méditerranéenne sur la côte ouest sont les plus sûres à ce point de vue, chaque départ étant effectué comme prévu dans 50 % des cas. Les conférences desservant des routes entre la côte ouest et le nord de l'Europe sont également très sûres avec plus de 82 % des départs qui sont effectués à moins d'un jour de la date fixée et tous les départs (100 %), à moins de 2 jours. La route allant de la côte est à l'Afrique a eu les résultats les plus pauvres. Les conférences sur cette route n'ont effectué aucun (0 %) départ selon l'horaire prévu, de même que les lignes indépendantes desservant des routes entre la côte est et la Méditerranée. (On a rejeté tout groupement qui comprenait moins de 4 voyages.)

Ainsi, en ce qui concerne le nombre de voyages mensuels (fréquence) et le rendement au niveau des horaires (fiabilité), les conférences, dans l'ensemble, surpassent les exploitants indépendants. Cependant, des exploitants indépendants sur certaines routes l'emportent sur les transporteurs des conférences quant au rendement au niveau des horaires (par exemple, ceux qui partent de la côte est à destination de l'Amérique latine et de l'Afrique); et les différences au niveau de la fréquence et de la fiabilité entre les transporteurs sur différentes routes commerciales peuvent être plus importantes que les variations entre les transporteurs membres de conférences et les transporteurs indépendants qui desservent la même route.

Chapitre 4

LE TRAFIC MARITIME DE LIGNE RÉGULIÈRE DU CANADA

4.1 Effets de la concurrence des non-membres sur la stabilité des taux des conférences

4.1.1 Historique

En général, il est bien connu que les prix administrés sont plus stables que les prix concurrentiels*. En ce qui concerne les prix des conférences (c'est-à-dire les taux de fret), la stabilité des taux des conférences a souvent été considérée comme l'un des principaux avantages du système de conférences ainsi qu'un facteur positif pour promouvoir le commerce international. À cause de la nature du système des conférences, les taux des conférences ont tendance à être plus sensibles aux changements de coûts qu'aux variations de la demande. En conséquence, les taux tendent à suivre l'augmentation des coûts dans le temps, mais ils tendent aussi à être relativement stables au cours des périodes de fluctuation de la demande.

Une autre question qui est reliée à la stabilité relative des taux, mais qui est de nature normative et qui dépasse la portée du présent rapport, est de savoir si la stabilité des taux est nécessairement un atout. Cette question prend plus d'importance lorsqu'on réalise qu'on atteint probablement la stabilité des taux grâce à des taux plus élevés que ceux qui seraient en vigueur dans des conditions où s'exercerait la concurrence. Enfin, il ne faut pas oublier que chaque conférence est, jusqu'à un certain point, unique. Par conséquent, alors qu'on peut faire certaines généralisations, on doit comprendre que chaque conférence fonctionne en vertu de sa propre entente, établissant des politiques et faisant face à des problèmes qui dépendent de la route commerciale particulière qu'elle dessert.

En général, plusieurs analystes du transport maritime international prétendent que la nature même de l'organisation des conférences maritimes leur permet d'avoir un comportement monopolistique et discriminant. Les conférences se chargent de formuler leurs stratégies en matière de fixation des prix en vertu du principe qui consiste à fixer des taux de fret en fonction de "ce que le trafic peut supporter", c'est-à-dire en fonction de l'élasticité de la demande pour le transport. Ainsi, il faut se rappeler que les conférences sont des cartels et que,

---

* P.A. SAMUELSON, Economics, 10e édition (1976), p. 513-516.

comme tout cartel, elles sont formées et administrées afin de consolider, de préserver et d'exercer le pouvoir sur le marché et, en fin de compte, d'enrichir leurs membres.

Les défenseurs du système de conférences affirment que les pouvoirs monopolistiques en puissance des conférences sont partiellement freinés par la concurrence des lignes non membres (indépendantes). Ces lignes indépendantes ou "concurrentes externes" offrent les mêmes services de ligne que les conférences et, ainsi, elles représentent souvent une concurrence réelle ou virtuellement forte pour les conférences maritimes en ce sens qu'elles cherchent à transporter les mêmes cargaisons et disposent souvent de navires de conception identique.

Les compagnies maritimes indépendantes peuvent se classer en trois catégories principales:

1) L'exploitant opportuniste qui spécule dans le but de faire des profits rapidement. Il fixe des taux particulièrement bas sur une route particulière. Mais aussitôt que la situation économique change, il quitte la scène aussi vite qu'il était venu.

2) Le concurrent externe que la conférence tolère, qui relie les ports les plus attrayants dans un commerce avec un service plus ou moins régulier. Il limite sa capacité et maintient des tarifs semblables à ceux des conférences.

3) Le concurrent externe puissant qui fait une entrée dans un certain commerce afin d'atteindre des buts stratégiques. Par exemple, son objectif peut être d'obtenir son admission à une conférence et un contingent de cargaison aussi considérable que possible*.

Aux fins de la présente étude, cependant, on ne fait aucune distinction entre les divers types de concurrence extérieure. Les compagnies maritimes indépendantes en général font concurrence aux conférences en fixant des taux quelque peu plus bas, soit en offrant des rabais constants sur tous les produits du tarif de la conférence, soit en fixant des taux relativement bas pour certaines marchandises.

Toutefois, en fixant des taux plus bas, l'exploitant qui n'est pas membre de conférence peut, bien que ce ne soit pas nécessairement le cas, offrir une qualité de service inférieure qui se traduit par une offre de services réduite, moins de voyages ou une durée de transit plus longue.

---

* International Transport Journal, 4 décembre 1981, p. 5939.

Les mesures que prennent les conférences pour lutter contre la concurrence des lignes indépendantes sont de deux sortes:

1) L'établissement d'un comité d'urgence sur les taux. Ce comité qui se compose généralement des membres les plus influents d'une conférence, peut décider d'abaisser les taux de manière à faire face à la concurrence des compagnies indépendantes et n'a pas, pour cela, besoin d'obtenir l'approbation des autres membres de la conférence.

2) L'établissement de taux facultatifs, lorsque le comité d'urgence sur les taux est inefficace. La conférence peut alors décider que les taux applicables à certaines marchandises sont facultatifs. Lorsque les taux sont facultatifs, les membres de la conférence peuvent fixer leurs taux pour ces marchandises au niveau qui, selon eux, est approprié*.

D'après des analyses récentes effectuées par divers économistes maritimes, on a admis comme hypothèse que l'industrie maritime se caractérise par une variété d'influences concurrentielles complexes qui nous empêchent de considérer une conférence comme un monopole complet et il peut arriver souvent que, pour des fins pratiques, elle représente un groupe de compagnies puissant dans une structure de marché oligopolistique. Ainsi, on ne peut pas normalement considérer que les conférences possèdent un pouvoir monopolistique et que, pour conserver leur position sur le marché, elles sont obligées de faire des tentatives conscientes pour décourager l'entrée d'un concurrent sur le marché en fixant des taux qui ne produisent pas les bénéfices excessifs qui attireraient normalement de nouveaux concurrents**.

4.1.2 Méthodologie et résultats

Dans cette section, on analysera un certain nombre de conférences qui transportent des exportations du Canada afin de trouver un rapport possible entre l'étendue des activités des compagnies hors-conférences sur les routes et le degré de stabilité des taux de fret. D'autres facteurs, comme la

---

* Le transport maritime international de ligne régulière et le commerce canadien, Direction de la recherche, Commission canadienne des transports, rapport de recherche n° 20-79-02F, p. 61-62.

** John DAVIES, "The Competitive Environment of Liner Conferences", Maritime Policy and Management, 1978, vol. 5, p. 97-106.

disponibilité d'autres routes, influencent aussi la concurrence à laquelle font face les conférences. Cependant, à cause de la complexité du processus de quantification de ces données, la présente section se limite simplement à la concurrence directe des compagnies hors-conférences sur chaque route.

Les données maritimes pour 1979 recueillies par Statistique Canada et traitées par le Comité des transports par eau de la CCT ont été utilisées dans l'analyse ainsi que l'indice des taux de fret des compagnies de ligne établi par la Direction de la recherche de la CCT*. Les conférences sélectionnées en vue de l'analyse se limitent à 17 conférences d'exportation qui sont actuellement actives et au sujet desquelles l'indice des taux de fret des compagnies de ligne fournit des renseignements.

Pour chaque conférence, le trafic total transporté sur la route desservie a été examiné afin de déterminer le pourcentage du trafic acheminé (en tonnage) par les conférences par rapport à celui qui fut acheminé par les compagnies indépendantes pour 1979. La part du marché contrôlée par la conférence fut alors comparée au changement dans l'indice des taux de fret de ligne (pour les exportations seulement) entre le début de 1978 et le milieu de 1981. Compte tenu des arguments énoncés dans la section précédente, on s'attendrait à ce que les conférences qui ne font pas face à une concurrence importante de la part des compagnies indépendantes aient tendance à augmenter leurs taux plus rapidement que celles qui doivent faire concurrence aux compagnies indépendantes. Cependant, un examen des données ne semble pas appuyer cette hypothèse. On n'a trouvé aucune corrélation directe entre la part du marché détenue par les conférences et l'augmentation du pourcentage dans l'indice des taux de fret de ligne (y compris les surtaxes sur le mazout et le cours des changes)**. Les taux de base des compagnies de ligne (à l'exclusion des surtaxes) ont également été comparés aux parts du marché des conférences, sans que l'on puisse trouver, dans ce cas encore, de corrélation positive.

On peut avancer différentes hypothèses pour expliquer qu'on n'ait pas trouvé de lien important en effectuant ces deux comparaisons. Premièrement, la part du marché des conférences

---

* CANADA, COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS, DIRECTION DE LA RECHERCHE, Indices des taux de fret des conférences maritimes pour les exportations canadiennes: Séries temporelles trimestrielles: 1978-1981 (en cours de publication).

** Durant la préparation du présent rapport, il fut nécessaire d'utiliser les données de l'indice des taux de fret des compagnies de ligne qui était encore en préparation, mais la variation avec les nombres de l'indice final (qui apparaîtra bientôt dans un prochain rapport de recherche) n'est pas suffisante pour influencer les résultats.

n'a été évaluée qu'en fonction du tonnage et une division fondée sur la valeur de la cargaison transportée pourrait donner une image tout à fait différente. Deuxièmement, il n'y a aucune indication du niveau absolu des taux de fret sur une route donnée, mais uniquement des augmentations de pourcentage relatives. Troisièmement, la série chronologique utilisée peut ne pas avoir été assez longue pour produire des résultats réalistes. Quatrièmement, beaucoup de discussions en matière d'économie se rapportent aujourd'hui à la théorie des marchés disputables* (les concurrents potentiels seraient considérés comme un élément important propre à dissuader la fixation des taux à un niveau plus élevé que celui qui est nécessaire pour obtenir des profits "normaux") qui diminuerait l'importance du nombre réel des lignes indépendantes exploitant des services sur une route donnée, à une période donnée.

Enfin, les conditions d'exploitation peuvent varier tellement entre les routes commerciales qu'elles ne permettent pas de faire une analyse transversale concluante. Cependant, la figure suivante, qui compare les augmentations de l'indice des taux de fret pour trois conférences, démontre que les conférences ne sont pas à l'abri des forces du marché. La Canada-U.K. Conference et la Canadian Continental Eastbound Conference, qui desservent toutes les deux l'Atlantique Nord, ont fait face à une concurrence acharnée de la part des lignes indépendantes (comme Cast) et à des guerres de taux depuis la fin des années 1970. Contrairement à la majorité des conférences d'exportation qui sont comprises dans l'indice (et qui sont représentées ici par la Canada-India Conference), ces conférences ont réellement réduit leurs taux de temps à autre, probablement pour répondre aux pressions du marché. En général, l'indice des compagnies de ligne montre que les taux des conférences sont flexibles seulement dans une direction ascendante, démontrant ainsi le principe énoncé auparavant, à savoir qu'ils sont plus sensibles aux changements dans les coûts qu'aux changements dans la demande.

4.2 Répartition de la cargaison et des ports implicite entre les conférences

4.2.1 Historique

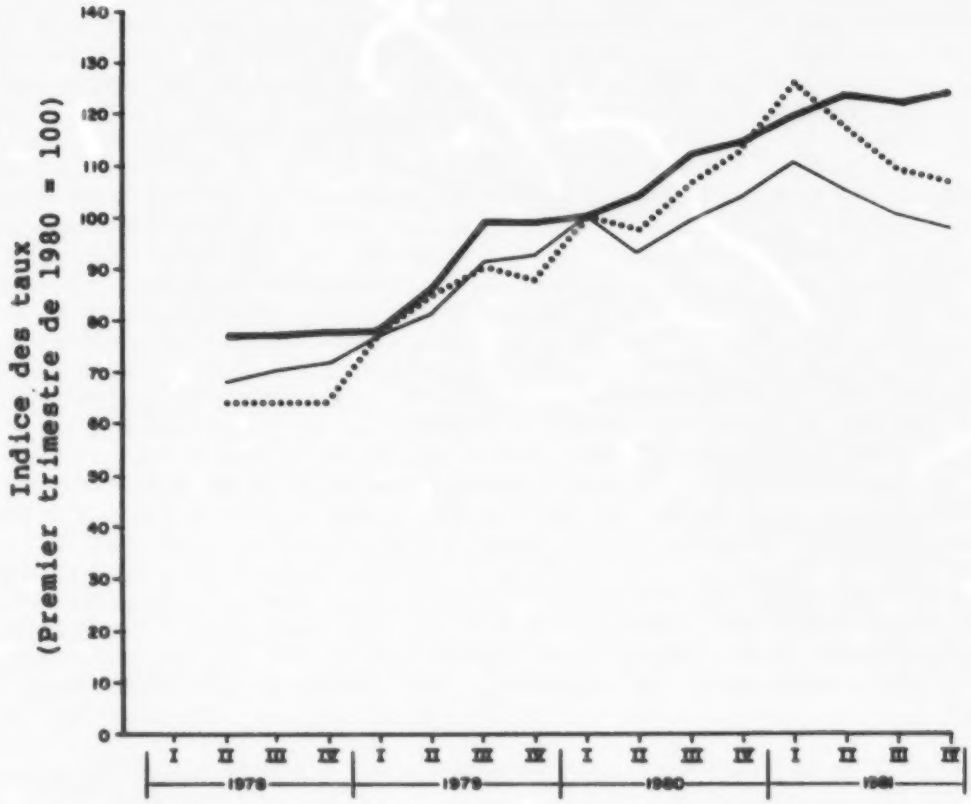
Un grand mystère entoure le mécanisme interne de prise de décision au sein des conférences maritimes. Les profanes disposent de peu de renseignements, voire d'aucun renseignement sur les délibérations, les discussions ou même les décisions finales des conférences qui touchent le Canada.

---

* Voir J.E. DAVIES, La tarification dans l'industrie du transport maritime de ligne régulière, Direction de la recherche, Commission canadienne des transports, rapport de recherche n° 1983/04F.

Figure 1

COMPARAISONS DES TENDANCES DE L'INDICE DES TAUX*
DE LIGNE RÉGULIÈRE DE TROIS CONFÉRENCES



Canada/India
Canada/United Kingdom
Canadian Continental Eastbound

* Incluant les surtaxes sur le mazout de soute et sur le change.

Des renseignements sur les conférences et sur leur fonctionnement en tant que cartels dont on dispose, on sait, par exemple, que la principale caractéristique des activités des conférences est le contrôle de la concurrence des prix. Étant donné que les compagnies membres des conférences sont obligées d'adhérer à un tarif commun, il n'y a pas de possibilité de changer officiellement les prix. Toutefois, elles peuvent accorder implicitement des changements dans le prix en offrant un service de qualité supérieure. Par conséquent, au sein des conférences, les restrictions sur la fixation des prix peuvent être préjudiciables aux membres les plus inefficaces, à moins qu'ils n'aient la garantie d'avoir une certaine part dans l'ensemble des affaires. Sinon, les lignes efficaces qui offrent un service supérieur au prix convenu, peuvent finir par prendre un pourcentage disproportionné de la cargaison, ce qui peut forcer les compagnies les moins efficaces à réduire leurs taux afin de survivre.

Les conférences maritimes utilisent habituellement trois pratiques courantes pour freiner la concurrence interne et éviter les problèmes:

1) Les quotas de voyages: limites dans le nombre de voyages que chaque membre peut effectuer.

2) Les quotas de cargaison: restrictions sur la quantité de marchandises que chaque membre peut transporter, soit dans le commerce total, soit en provenance de certains ports, ou bien à la fois dans le commerce total et en provenance de certains ports.

3) La répartition des ports: restrictions sur les ports de chargement ou de déchargement.

On peut ajouter à cette liste une quatrième pratique, celle de la mise en commun des recettes.

Les conférences soutiennent que ces arrangements entre les lignes membres sont fondamentalement conçus pour améliorer la qualité du service offert aux expéditeurs.

Le premier but de la présente section est d'examiner le partage de la cargaison pour un groupe de conférences choisies comme échantillon. Depuis leur origine, on a implicitement admis que le partage de la cargaison était une caractéristique normale des conférences "fermées". Les conférences soutiennent que la régulation du tonnage "sur le quai" prévient une surabondance du tonnage dans un commerce particulier ou la possibilité qu'un membre de la conférence obtienne une plus grande partie du trafic au dépens des autres membres. Par conséquent, on utilise le partage de la cargaison en même temps que le tarif commun pour

essayer d'assurer une distribution équitable du trafic entre les membres.

Les quotas de cargaison sont relativement difficiles à appliquer et, ainsi, ils sont, à l'occasion, réservés à certains types de cargaison particulièrement attrayants en raison des coûts de transport ou de chargement peu élevés, de l'approvisionnement bien organisé ou, peut-être, en raison d'un taux convenu élevé.

Le deuxième but de la présente section consistera à analyser les chargements des conférences afin de déterminer s'il existe un processus de répartition des ports entre les lignes membres de conférences. En général, les conférences subdivisent les destinations qu'elles desservent et ces sous-secteurs sont attribués à des lignes particulières.

Il faut dire cependant que, principalement à cause de l'insuffisance de données, ces exercices se sont révélés inutiles. Néanmoins, ils sont décrits dans les sections qui suivent pour expliquer le problème et prouver qu'une analyse a été tentée.

Cinq conférences "fermées" qui desservaient le commerce d'exportation du Canada durant 1979 ont été sélectionnées de façon arbitraire en vue de cette analyse. Elles touchaient les divers types, allant de l'entente commune de fonctionnement entre deux lignes (c'est le cas de CAVN (Venezuelan Line) et Saguenay), à l'importante conférence Western Canada/Europe. Les conférences varient énormément au point de vue des ports desservis à l'étranger et au Canada et également au point de vue de la variété des cargaisons qu'elles transportent. Les cinq conférences sont les suivantes:

1) Eastern Canada/Australia & New Zealand
2) CAVN/Saguenay Joint Service
3) Eastern Canada/Japan
4) Canadian Continental Eastbound
5) Western Canada/Europe

Le trafic assuré par chaque conférence a été classé par ligne, par port et par type de cargaison afin de prouver si la répartition implicite de la cargaison ou des ports existait. Dans les statistiques accessibles, on a traité les conteneurs comme un type de cargaison, en excluant l'analyse détaillée du trafic se déplaçant dans les commerces conteneurisés.

4.2.2 Répartition de la cargaison

On a examiné chaque conférence séparément, pour déterminer les types de cargaison transportés sur les routes durant 1979 et pour déceler s'il existait un processus de répartition de la cargaison.

a) Conference Eastern Canada/Australia and New Zealand

Les trois lignes membres de cette conférence d'exportation (Atlanttrafik Express, Columbus Line et Pace Line) se spécialisent dans le transport du fret conteneurisé, ce qui exclut un examen du partage de la cargaison. Puisque les données pour les années qui ont suivi 1979 proviendront d'une base différente (les formules de douane A-6 et les documents qui y sont joints), il sera peut-être possible à l'avenir d'effectuer une analyse plus significative et plus approfondie de la répartition de la cargaison.

b) CAVN/Saguenay Joint Service Agreement

CAVN (Venezuelan Line) et Saguenay Shipping Ltd. transporte une grande variété de cargaisons non conteneurisées, allant des automobiles aux journaux, en passant par des denrées alimentaires. Si l'on se fonde sur une marchandise particulière, on ne trouve aucun processus de répartition de la cargaison.

c) Conference Eastern Canada/Japan

Les cinq lignes japonaises qui sont affiliées à cette conférence se spécialisent dans le transport du fret conteneurisé. Comme on l'a mentionné plus tôt, lorsqu'on pourra avoir accès à des données plus élaborées sur le contenu des conteneurs, on pourra effectuer une analyse plus détaillée.

d) Conference Canadian Continental Eastbound

Des quatre lignes membres de cette conférence (Atlantic Container Lines (ACL), CP Ships, Dart et Hapag Lloyd), seule ACL avec ses navires rouliers ne consacre pas son service exclusivement au fret conteneurisé.

Un pourcentage élevé du tonnage total transporté par la conférence est ainsi conteneurisé et les remarques précédentes en ce qui concerne une analyse plus détaillée fondée sur des données se rapportant aux années subséquentes à 1979 s'appliquent également dans ce cas.

En ce qui concerne cette conférence, les chiffres indiquent une répartition possible de la cargaison en fonction du tonnage total. Évidemment, cette constatation se fonde sur les données d'une année seulement et, ainsi, le processus pourrait représenter une pure coïncidence.

e) Conference Western Canada/Europe

La dernière conférence qu'il reste à examiner est la plus diversifiée aux points de vue de la liste de ses membres et de la variété des ports qu'elle dessert. Comme le montre le tableau suivant, certaines lignes de navigation se spécialisent

exclusivement dans le transport des conteneurs, d'autres dans le transport du poisson frais et des produits alimentaires et d'autres encore ne transportent que des produits forestiers. Les types de cargaison transportés ne sont évidemment pas la source de leur communauté d'intérêts. La répartition des cargaisons entre les lignes qui se fonderait sur le tonnage ou peut-être même sur sa valeur n'aurait aucun sens, étant donné qu'elles sont si spécialisées et, ainsi, si la conférence utilise une option quelconque, ce serait probablement plus une certaine forme de mise en commun des recettes. Il n'y a tout simplement pas de données sur les recettes auxquelles on peut avoir accès pour effectuer l'analyse.

TYPES DE CARGAISON TRANSPORTÉS
PAR LA CONFÉRENCE WESTERN CANADA/EUROPE AU
COURS DE 1979

Compagnie maritime	Type de marchandises
Anglo-Canadian	Produits forestiers
Blue Star[1]	Fret conteneurisé
Canadian Transport Co.	Produits forestiers
D'Amico	Conteneurs, produits forestiers, cargaisons générales
East Asiatic[1]	Fret conteneurisé
French Line (CGM)[2]	Fret conteneurisé
Hapag Lloyd[2]	Fret conteneurisé
Intercont. Transp.[2]	Fret conteneurisé
Italian Line	Produits forestiers et fret conteneurisé
Johnson Line[1]	Fret conteneurisé
Lauritzen Peninsular	Poisson frais et produits alimentaires
Scan Pacific	Cargaisons générales, produits forestiers, conteneurs
Seaboard	Produits forestiers
United Yugoslav	Produits forestiers et conteneurs

[1] Membres de Johnson Scanstar Consortium.

[2] Membres de Euro-Pacific Joint Service.

4.2.3 Répartition des ports

Les services offerts par les cinq conférences sont analysés d'après le port d'origine au Canada et le pays de destination à l'étranger. L'une des premières questions envisagées fut de savoir si la proportion du trafic de la conférence chargée ou déchargée dans un port donné par chaque

membre de cette conférence était égale à la proportion du trafic total de la conférence transportée par cette ligne. En général, on a trouvé qu'il n'existait pas de division aussi simple du trafic de la conférence. Plusieurs lignes ne prennent charge qu'à un port au Canada et lorsqu'elles déchargent la cargaison à l'étranger, elles semblent avoir des marchés spécialisés fondés sur un long état de service ou sur d'autres facteurs. Cette fois encore, on examinera séparément les cinq conférences choisies, comme dans le cas de la répartition de la cargaison.

a) Conference Eastern Canada/Australia and New Zealand

En ce qui concerne les points de déchargement, on n'a pas trouvé de processus clair de répartition des ports entre les trois lignes membres de la conférence.

En ce qui concerne le port de chargement au Canada, Atlanttrafik Express et Pace Line ont chargé la cargaison à Saint John, tandis que Columbus Line n'a desservi que Halifax en 1979. Cependant, il est impossible de dire si la conférence a été responsable du choix des ports par les lignes membres.

b) CAVN/Saguenay Joint Service Agreement

Il ne semble pas y avoir de processus véritable de répartition des ports entre les deux lignes. Tout le trafic est destiné au Venezuela. En ce qui concerne le port d'origine, Saint John représente la principale escale pour CAVN (Venezuelan Line), tandis que la base du trafic de Saguenay est répartie entre plusieurs ports importants (Saint John, Halifax, Montréal et Hamilton).

c) Conference Eastern Canada/Japan

Les cinq lignes japonaises exploitent un service coordonné qui fait escale seulement à Saint John au Canada et qui se dirige tout droit au Japon (le transbordement est utilisé pour desservir d'autres points, mais cela n'est pas enregistré dans la base de données).

d) Conference Canadian Continental Eastbound

Les quatre lignes membres de cette conférence partent soit de Halifax, soit de Montréal, au Canada, et desservent l'Allemagne de l'Ouest, la Belgique (Anvers), la France et les Pays-Bas. Les livraisons de chaque ligne ne sont pas divisées uniformément entre les quatre destinations, mais sont plutôt concentrées sur un ou deux points. Il faudrait une analyse de séries chronologiques pour voir si cela représente plus qu'un fait passager.

En 1979, Dart et Hapag Lloyd n'ont fait escale qu'à Halifax, alors que CP Ships a desservi exclusivement Montréal et

ACL fut la seule ligne à desservir les deux ports. Étant donné les ajustements récents effectués dans les services - Dart se rend à Montréal et ACL retire ses services de Montréal - il est difficile de dire quelles sont les pressions que la conférence exerce sur chaque ligne en ce qui concerne les ports desservis (par opposition à la coordination des horaires de départ et aux limites de la capacité offerte).

e) Conference Western Canada/Europe

Les 14 lignes membres de cette conférence desservent un grand nombre de ports européens, de la Scandinavie à la Méditerranée. En général, D'Amico, Italian Line et United Yugoslav desservent les ports de la zone sud, tandis que les autres lignes desservent des points du continent, du Royaume-Uni et du Nord.

Les membres de la Western Canada/Europe Conference sont si disparates quant au volume du trafic, au type de cargaison et aux ports de destination qu'il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce qu'ils pratiquent la répartition des ports. Les transporteurs de produits forestiers ne font pas en général concurrence sur les mêmes marchés que les exploitants de navires porte-conteneurs et que ceux des autres types de navires.

En ce qui concerne les ports d'origine canadiens, toutes les lignes de navigation chargent une partie du trafic à Vancouver (dans le cas des exploitants de conteneurs, c'est le premier point de chargement). Cependant, quatorze autres ports de la Colombie-Britannique sont également desservis, principalement comme points d'origine pour les produits forestiers. Là encore, on ne trouve aucune preuve de répartition des ports.

4.2.4 Conclusions

De façon générale, d'après le présent échantillonnage de cinq conférences, il est assez difficile de prouver que les conférences répartissent les parts du marché selon le tonnage total ou selon le type de cargaison. Néanmoins, avant de se prononcer définitivement sur cette répartition selon le type ou la valeur de la cargaison, il faut attendre une analyse détaillée de données plus fiables qui, pour la première fois au Canada, comprendront des renseignements sur le contenu des conteneurs. On dispose également de peu de faits pour formuler des théories valables sur la façon dont les conférences répartissent les ports d'escale ou les tonnages qui doivent être chargés ou déchargés à des points particuliers.

En réalité, au lieu de conduire à des généralisations, les données analysées ont tendance à souligner la nature unique de chaque route commerciale et celle des conférences qui les desservent. Ainsi, pour certaines analyses, il peut être erroné

de grouper ensemble toutes les conférences qui desservent le Canada et de risquer de tirer des conclusions sur leurs caractéristiques.

APPENDICE

Appendice A

COMPAGNIES DE LIGNE OBSERVANT LE CANADA:
ASPECTS CHOISIS, DE 1975 À 1983

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
ACT (voir PACE Line)					
ACE Lines Ltd. 1976-1978	Grand Cayman (Antilles)	Agents gérants: American Container Express, Inc., San Francisco (Calif.)	Aucun	Vancouver*	Australie, Nouvelle-Zélande
African Liner Services Ltd. 1983-	Red Bank (New Jersey)	Propriétaires: 1) 44 % - Housing Transport International 2) 28 % - Joseph A. Devine Jr.* 3) 28 % - Hashem Rostad* *supervisé avec Jeco.	American West African Freight Conference	Côte est*	Afrique occidentale
Alexbio-Alexandria [illegible] 1977-1979	Alexandrie (Égypte)	Entreprise en participation: Gouv. de l'Égypte, de la Jordanie, du Koweït et de l'Arabie Saoudite	Aucun	St. John*	N. de l'Afrique et est de la Méditerranée
Algerian Line - [illegible] algérienne de navigation 1978-1983	Alger (Algérie)	Contrôlée par le gouv. algérien	Aucun	Côte est (C seulement)	Algérie
American-Africa Line Ltd. 1983-		Allemagne de l'Ouest	American West African Freight Conference	Côte est*	Afrique occidentale
American Export Line [illegible] 1977-1979	New York (New York)	Compagnie mère: American Export Industries, Inc., 1978 - acquise par Farrell Lines (navires et routes commerciales)	Aucun	Côte est*	Inde, Pakistan, etc.
American Mail Line 1976-1977	Seattle (Washington)	Absorbée par la compagnie mère, American President Lines	Pacific Westbound; Japan/Korea-W. Canada; Malaysia/Pacific Rate Agreement; Java/Bali/ Pacific	Vancouver*	Japon/Corée; sud-est de l'Asie

1 (*) indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Sources: Voir page 99.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
American President Lines 1975-1983	Oakland, (Californie)	APL est exploitée par Natomas Transportation Co., une filiale entièrement possédée par San Francisco's Natomas Co. (une société diversifiée s'occupant d'énergie, de transports et d'immobilier) 1983: Une nouvelle compagnie comprenant APL sera constituée dont les titres seront négociés publiquement, ceci faisant partie d'un fusionnement entre Natomas et Diamond Shamrock Corp. (Dallas)	1) Deli-Pacific Rate Agreement 2) Japan/Korea - West Canada Freight Conference 3) Pacific Indonesian Conf. 4) Pacific Straits Conf. 5) Pacific Westbound Conf. 6) Philippines - North American 7) Pacific-India Rate Agreement No. 8760 8) Malaysia-Pacific Rate Agreement 9) Java Pacific Rate Agreement 10) Pacific-India Rate Agreement No. 9247	Côte ouest*	Extrême-Orient et Inde
Arctic Steamship [illegible] 1975-1983	Vancouver (C.-B.)	Contrôlée par le Canada (Hasting West Investment Ltd. est actionnaire majoritaire)	Western Canada-Europe Conference	Côte ouest*	N. de l'Europe
Arctic Steamship [illegible] 1975-1983	Murmansk (URSS)	Murmansk Shipping Co. (possédée par l'État)	De 1976 à 1980, membre de Polarctic Joint Service avec Polish Ocean Line	Côte est (C seulement)	URSS, R.-U. et Continent
Argentine Line (E.L.M.A.) - [illegible] Marítimas Argentinas S.A. 1975-1983	Buenos Aires (Argentine)	Contrôlée par le gouvernement	1-3) Inter-American Freight Conferences Sections "A", "B" et "C" 4) Latin America/ Pacific Coast Steamship Conference 5-7) Pacific Coast River Plate Brazil Conference Sections "A", "B" et "C" 8) The Association of West Coast Steamship Co.'s	Côte est* Côte ouest*	Argentine Équateur, Pérou, Chili et Argentine
Armada Lines 1975-1983	Fredensborg (Danemark)	Membre du Groupe Armada (fondé en 1972)	A adhéré à l'American West African Freight Conference en 1979, mais s'est retirée un peu plus tard au cours de la même année	Côte est, Grands Lacs (*GL) (1981 - service conjoint en Afrique orientale avec GLTL)	Afrique occidentale et Afrique orientale

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Asia Merchant Marine Co., Ltd. 1983- Ligne "A"	Corée du Sud	Division maritime de Hyundai Group (Corée du Sud)	Aucun	Côte ouest* (produits forestiers et déchargement de marchandises)	Australie
Atlantic Container Line (ACL) 1975-1983	Différents enregistrements, par exemple, Hamilton, Bermudes, Liverpool (R.-U.)	Consortium: six lignes 1) Compagnie générale Maritime (France) 2) The Cunard S.S. Co. Ltd. (Trafalgar House Ltd., R.-U.) 3) Intercontinental Transport (Pays-Bas, mais possédée par le Groupe Broström de Suède) 4) Wallenius Line (Suède) 5) Swedish American Line (Groupe Broström) 6) Transatlantic S.S. Co. (Suède)	1) Canada/U.K. Freight Conf. 2) Canadian Continental Eastbd. Freight Conf. 3) Canadian North Atlantic Westbd. Freight Conf. 4) Canadian Continental Westbd. Freight Conf. 5) Canadian Continental Eastbd. Asbestos Conf. 6) Canada-European Eastbd. Mail Committee	Côte est Service A (Canada seulement-interrompu en 1982) Services B et C y compris les ports américains	Suède/ Continent/R.-U.
Atlantica Line 1975-1977	Gênes (Italie)	Consortium: Fassio Line Fabre Line (une unité des Chargeurs réunis, Paris) Hansa Line (Allemagne de l'Ouest) (1977-effondrement financier)	Canada Mediterranean Freight Conf. Medit./Canada Westbd.	St. John*	Méditerranée
Atlanttrafik Express Service 1975-1983	New York (New York)	Entreprise en coparticipation: Malmros Rederi A/B (Trellborg (Suède)) Broström Rederi A/B (Gothenburg (Suède))	1) Eastern Canada/ Australia-New Zealand Conf. 2) Australia/Eastern Canada	Côte est* (1984: se déplace de St. John à Halifax)	Australie et Nouvelle-Zélande
Balt-Canada Line 1981-1983 (1980 - Enregistrée sous le nom de Balt Atlantic Line)	Leningrad (URSS)	Baltic Shipping Co. (possédée par l'État)	Aucun	Côte est (C seulement)	R.-U./Cont./ URSS
Bangladesh National Line 1979 - ?	Dacca (Bangla Desh)	Contrôlée par le gouvernement	Aucun	Côte est (Fréquence du service incertaine)	Bangla Desh

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Barber Blue Sea 1975-1983	Oslo (Norvège)	Entreprise en coparticipation: 3 compagnies maritimes établies Barber Line A/S (avec Wilhelmsen de Norvège; 48 %) Swedish East Asia Co. (Broström Shipping de Suède; 22 %) Blue Funnel Line (Ocean Transport & Trading, R.-U.; 30 %)	1) Japan/Korea-Est Canada 2) Japan/Korea-West Canada 3) Latin America/Pacific Coast 4) Pacific Indonesian 5) Pacific Straits 6) Pacific Westbd. 7) Philippines-North American 8) Hong Kong/Taiwan/West Canada 9) Malaysia-Pacific Rate Agreement 10) Java Pacific Rate Agreement 11) Hong Kong/East Canada 12) Thailand/Pacific	Est du Canada* (1984: Interruption du service à St. John, faisant partie de la réorganisation en vue d'un service international) Ouest du Canada*	Arabie Saoudite et Extrême-Orient Amérique latine
Black Sea - Canada Line 1975-1978 (Blanco Med-Atlantic Line)	Odessa (URSS)	Black Sea Shipping Co. (possédée par l'État)	1) Canada Medit. Freight 2) Medit./Canada	St. John*	Italie et ports soviétiques de la mer Noire
Black Star Line 1975-1980	Accra (Ghana)	Possédée par le gouv. (problèmes d'exploitation à partir de 1980)	1) U.S., Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420 2) American West African Freight Conf. (Import et Export)	Côte est*	Afrique occidentale
Blue Star Line Ltd. (s'appelait Crusader Line avant 1977) 1975-1983	Londres (Angleterre)	Membre du groupe Vestey	1) Pacific/Australia-New Zealand Conf. 2) Western Canada-Europe* 3) North Europe-Canada Pacific* 4) New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines (* voir Johnson Scanstar)	Côte ouest*	Nouvelle-Zélande et Fidji
Bottachi Line (A. Bottachi S.A. de Navigation) 1980-1983	Buenos Aires (Argentine)	(Possédée par des ressortissements argentins)	Inter-American Freight Conf. 1) Section "A" 2) Section "B" 3) Section "C"	Côte est*	Côte est de l'Amérique du Sud
Box (Caribbean) Line 1981-1983	New York (New York)		Aucun	St. John*	Antilles

[1] (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
CARE Line (Canadian Ro-Ro Express Line) 1975-1976	a/s Compagnie Générale Transatlantique, Cedex-6 (France)	Un consortium de 3 associés de ACL - Cie Générale Transatlantique - Wallenius - Swedish America Line Espace de conteneur vendu par ACL; capacité des rouliers vendue indépendamment par CARE Line	1) Canadian Continent Eastbd. 2) Canadian Continent Westbd.	Côte est*	Europe
CCNI (Compania Chilena de Navegacion Interoceanica) 1976-1979	Valparaiso (Chili)	Propriété du gouvernement	Latin America/Pacific Coast (s'est retirée au cours de 1981)	Vancouver*	Équateur/ Chili
C.G.M./Incotrans Compagnie Générale (ligne française) Intercontinental Transport BV 1979-1983 (1983: Service en association avec Hapag Lloyd, maintenant Pacific Europe Express)	Puteaux (France) Rotterdam (Pays-Bas)	CGM est contrôlée par le gouvernement Incotrans est une filiale entièrement possédée par Broström Shipping Co. Ltd., Suède (autrefois incluse dans l'admission pour le service conjoint de Euro-Pacific; en 1979, a décidé de traiter les ventes, le marketing et la logistique à part de Hapag-Lloyd)	1) Latin America/Pacific Coast 2) Western Canada/ Europe 3) North Europe-Canada Pacific (CGM et Incotrans sont tous les deux membres de 3)	Vancouver*	Nord de l'Europe Amérique centrale
CMN/NAVANG-U.S. Africa Line 1977-1982	Lisbonne (Portugal)	CMN-Companhia Nacional de Navegacao (un décret a mis fin à son statut public en 1980) NAVANG-Cia Nav. Angolana Sarl: une filiale de CMN	CMN est un membre de American-West African Freight Conf. (Import et Export)	Côte est* (Fréquence du service incertaine)	Afrique occidentale
CP Ships (Canadian Pacific Steamships Ltd.) 1975-1983 (fait partie de St. Lawrence Co-ordinated Service depuis le milieu de 1981; depuis la fin de 1983, associée dans Canada Line)	Londres (Angleterre)	Possédée par Canadian Pacific, Ltd. (Montréal)	1) Canada-U.K. Freight Conf. 2) Canadian Continental Eastbd. 3) Canadian/N. Atlantic Westbd. 4) Canadian Continental Westbd. 5) Canadian Continental Eastbd. 6) Canada-European Eastbd. Mail Committee	Montréal (C seulement)	R.-U./ Continent

[1] (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
CSC Line 1977-1979	Seattle (Washington)	Cargo Ships & Containers Agency	Aucun	Vancouver*	Extrême-Orient
The Canada Line Janv. 1984		Fait partie de l'association de St. Lawrence Co-ord. Association de la CMB (Dart Canada) et de CP Ships	Voir liste des membres de Dart Canada Ltd.	Montréal (C seulement)	R.-U./ Continent
Canadian City Line 1975-1978	Montréal (Québec)	Une association fondée en 1970, entre Montreal's McLean Kennedy Ltd. & Ellerman Lines Ltd. de Londres (les navires étaient nolisés de Ellerman Lines pour une certaine période de temps)	En 1976, un membre de: 1) Canada/South Africa 2) Canada/India 3) Canada/East Africa et les conf. d'importation équivalentes à 1), 2) et 3)	Côte est (y compris les Grands Lacs) (*GL)	Afrique de l'Est et du Sud, Inde, Pakistan, etc.
Canadian Transport Company 1975-1983	Vancouver (C.-B.)	Une division de MacMillan Bloedel Ltd. (Canada)	Latin America/Pacific Coast Steamship Conf. (s'est retirée de Western Canada/ Europe Conf. en 1981)	Vancouver*	Europe, Amérique latine
Canadian Westfal-Larsen (Westfal Larsen avant 1978) 1975-1982	Vancouver (C.-B.)	Contrôlée par: Westfal-Larsen & Co. A/S (Bergen (Norvège))	1) Latin America/Pacific Coast 2) Pacific Coast River Plate 3 - 4) Brazil Conf., Sections "A", "B" et "C" 5) The Assoc. of West Coast Steamship Companies	Vancouver* (s'est retirée du trafic en novembre 1982)	Amérique latine
Cantimber Line 1981-1983		Melton Shipping Group (Melton Mowbray (R.-U.)) se spécialise dans les produits forestiers canadiens au retour	Aucun	Côte est*	Grande-Bretagne et Nord de l'Europe
Cardinal Shipping Corp. 1982-?			Aucun	Grands Lacs et St-Laurent*	Inde et Extrême-Orient
Cast North America Ltd. 1975-1983	Montréal (Québec)	Intercast S.A., Fribourg, Suisse (CN actionnaire minoritaire) (1983: La Banque Royale du Canada en prend le contrôle; nouvelle compagnie constituée: Cast 1983 Ltd.)	Janv. 1984: devient membre associé de quatre conférences en service entre le Canada (côte est) et le R.-U./Continent	Côte est (C seulement)	Continent

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Celtic Bulk Carriers 1979-1983	a/s Belgo-American Transport Co. Anvers (Belgique)	Consortium: Irish Shipping Ltd. (Dublin (Irlande); propriété de l'État) et Reardon Smith Line Ltd. (Cardiff, South Glamorgan (Pays de Galles)) (produits forestiers, acier etc.)	Aucun	Colombie-Britannique* (N'est pas un service de ligne - transport en vrac seulement - aucun horaire publié)	Irlande, Angleterre et nord du Continent
Chase International (Canada) Ltd. 1978 - début de 1979	Anvers (Belgique)	Chase International Holdings Ltd., Bermuda était la cie mère. Fondée par Jan Isachsen (ancien président de Cast Europe) avec appui finlandais	Aucun	Montréal (C seulement)	R.-U./Europe (a utilisé une combinaison de conteneurs et de navires pour produits forestiers)
Chilean Line - Compania Sud America de Vapores S.A. (CSAV) 1975-1982	Valparaiso (Chili)	Possédée par des intérêts chiliens	The Assoc. of West Coast Steamship Companies	Côte est*	Amérique latine (fait escale maintenant à des ports américains seulement)
Christensen Canadian African Line 1975-1983		Filiale de Thor Dahl A/S (Sandefjord (Norvège)) Président: Lars Christensen, Jr.	Membre des conférences effectuant le transport vers l'Afrique du Sud et de l'Est jusqu'à la dissolution des conférences en 1979	Côte est (C seulement)	Afrique (Sud et Est)
Columbus Line 1975-1983	Hambourg (Allemagne de l'Ouest)	Filiale de Hamburg Sud (Allemagne de l'Ouest) Propriétaire: R.A. Oetker	1) Eastern Canada/Australia-N.Z. 2) Pacific/Australia-N.Z. 3) Australia/Eastern Canada 4) Australia-Pacific Coast Rate Agreement 5) New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines	Côtes est* et ouest*	Australie et Nouvelle-Zélande
Compagnie maritime d'affrètement (CMA) Juill. 1983- (s'est retirée du service après deux départs seulement)	Marseille (France)	Possédée par la France	Aucun	Halifax* (prolongement du service destiné aux É.-U.)	Méditerranée et du Moyen-Orient
Concorde Line 1981-1983 (Concorde-Royal depuis 1982-1983)	Miami (Floride)	Une filiale entièrement possédée par Carnival Cruise Line (É.-U.)	Joint Eastern Canada-Caribbean Freight Assoc. - formée en oct. 1982	Côte est*	Antilles
Constellation Line Avril-juillet 1982	Le Pirée (Grèce)		Aucun	Halifax* (fait aussi escale aux É.-U. - ce service continuera)	Méditerranée

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Safra Line 1975-1977	Copenhague (Danemark)	La compagnie mère est Danne-Brog Rederi A/S	American/West African Import et Export	Côte est*	Afrique occidentale
D'Amico Societa Di Navigazione Per Azioni (D'Amico Mediterranean Pacific Line) 1975-1983	Rome (Italie) (Palerme (Sicile))	Contrôle italien	1) Mediterranean/North Pacific Coast Freight Conf. 2) Western Canada-Europe (a retiré son adhésion à Latin America/Pacific Coast Conf. en 1980)	Côte ouest*	Pays européens sur la Méditerranée
Bart Canada Ltd. 1975-1983 (fait partie de St. Lawrence Co-ordinated Service à partir du milieu de 1981 - auparavant, Bart Containerline) (Voir Canada Line, constituée à la fin de 1983)	Montréal (Québec); Anvers (Belgique)	Nov. 1982 - Compagnie maritime Belge (Bruxelles) a augmenté ses actions jusqu'à 100 % dans la cie, achetant l'intérêt détenu par le groupe C.Y. Tung (Hong-Kong)	1) Canada-U.K. 2) Canadian Continental Eastbd. 3) Canadian/North Atlantic Westbd. 4) Canadian Continental Westbd. 5) Canadian Continental Eastbd. Asbestos 6) Canada-European Eastbd. Mail Committee	Côte est*	R.-U./Continent (1981-SLCS-a séparé les services américains et canadiens)
Delta Line (Delta Steamship Lines) 1976-1983	Nouvelle-Orléans (Louisiane)	Compagnie mère est Holiday Inns, Inc. (É.-U.) 1978 - a acquis les services de l'Amérique latine et les navires de Prudential Lines Inc. 1982 - Crowley Maritime Int'l (San Francisco) a acheté Delta	1, 2 et 3) Pacific Coast River Plate Brasil Conf. Sections "A", "B" et "C" 4) American-West African Freight Conf. (ne dessert pas le Canada) 5) Latin America/Pacific Coast Steamship Conf. 6) The Association of West Coast Steamship Companies	Côte du Pacifique*	Amérique centrale et du Sud
(P.T.) Djakarta Lloyd 1976-1983 (?) Sept. 1983-	Djakarta (Indonésie)	Propriété de l'État	Aucun	Côte est* (ne fait escale qu'à New York maintenant) (1983: service à Halifax ajouté)	Asie du Sud-Est

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
B.A.C. Lines (East Asiatic Co.) En 1981, connue sous le nom de B.A.C.-Knutsen Line 1977-1983	Copenhague (Danemark)	Membre du groupe E.A.C. (en 1981, a acquis les services et les navires de Knutsen)	1) Deli-Pacific Rate Agreement 2) Japan/Korea-West Canada (retiré) 3) Pacific Indonesian (retiré en 1983) 4) Pacific Straits (retiré en 1983) 5) Pacific Westbd. (retiré le 1er sept. 1983) 6) Western Canada-Europe* 7) Malaysia-Pacific Rate Agreement (retiré le 1er sept. 1983) 8) North Europe-Canada Pacific* 9) Java Pacific Rate Agreement 10) Thailand/Pacific (retiré en 1983) (* fonctionne comme membre de Johnson Scanstar)	Côte ouest*	1982 - abandonne le service à destination des ports japonais et cordons pour améliorer la durée du transit à destination de l'Australie, Singapour et Hong-Kong 1983- service ajouté vers l'Afrique occidentale
B.L.N.A. (voir Argentine Line)					
Egyptian National Line 1978-1983	Alexandrie (Égypte)	Egyptian Navigation Co. (contrôlée par le gouv.)	Aucun	Côte est*	Égypte
Euro-Pacific Joint Service 1975-1978	Hambourg (Allemagne de l'Ouest)	Association: Compagnie Générale Maritime (Paris) Intercontinental Transport B.V. (Rotterdam) Hapag-Lloyd A.G. (Hambourg) En 1979, les associés ont décidé de traiter les ventes, le marketing et la logistique séparément	Associés sont membres de: 1) Western Canada/Europe 2) Northern Europe/Canadian Pacific 3) Latin America/Pacific Coast Conferences	Côte ouest*	Europe
Europe Canada-Lakes Line (ECL) 1975-1978	Hambourg (Allemagne de l'Ouest)	Association: Ernst Russ (Hambourg) E.R. Lorens-Meyer D. Kreisch À l'origine, Hapag-Lloyd était aussi associé, mais s'est retiré à la fin de 1975	Membre de Canadian/North Atlantic Westbd. Conf.	Grands Lacs (*GL) et Montréal	R.-U./Continent

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Farrell Lines Ltd. 1975-1981	New York (New York)	Propriété (É.-U.) 1978 - a acheté American Export Line	À un certain moment, membre des conf. suivantes: 1) New Zealand/Pacific Coast North America 2) American-West African 3) United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African 4) Australia/Eastern Canada 5) Eastern Canada/Australia, New Zealand 6) Pacific Coast/Australasia 7) Australia/Pacific Coast	À l'origine, desservait les côtes est* et ouest* (Annonce encore au Canada des services via des points américains)	Vancouver-Australie et Nouvelle-Zélande; côte est-Afrique (toutes) et autres destinations. Services abandonnés graduellement
Federal Commerce and Navigation Fallline [illegible] 1975-1983	Montréal (Québec)	Une filiale de Fednav Limited (un membre de Pathy Group of Companies; base au Canada)	Aucun	Côte est (*GL) (Import seulement)	Continent (FALLINE) Pacifique (FEDPAC) sud-est de l'Asie (FEDSEA)
FESCO (Far East Shipping Co.) 1975-1983	Vladivostok (URSS)	Propriété du gouv.	Aucun	Côte ouest*	Sud-Est de l'Asie
Forest Lines 1975-1983	New York (New York)	International Navigation Ltd.	Aucun	Côte est* (Transport de produits forestiers par chalands)	R.-U./Continent
Franco Express Lines 1982	Athènes (Grèce)	Franco Compania Naviera S.A. (Athènes (Grèce))	Aucun	St. John (régularité - ?)	Continent
Frota Amazonia S.A. (Fracsa) 1975-1977	Belém (Brésil)	Filiale de Frota Oceanica Brasileira	1) Inter-American Freight Conf. Section "A" 2) Inter-American Freight Conf. Section "C"	Côte est* (Régularité du service incertaine)	Antilles et Amérique latine
Galleons Shipping Corp. 1980-1981	Manille (Philippines)	Possédée par les Philippines - Problèmes financiers en 1981 et acquise par le gouv.	(S'est retirée de Pacific Westbd. Int'l Conf. en 1982)	1981 - a déménagé de Halifax à St. John*	Philippines
General Transportation Organization Ltd. Avril-juin 1978	(?) Montréal (Québec)	Entièrement canadienne (Faillite en juin 1978) a fait faillite avant que les services soient établis	Aucun	Grands Lacs et St-Laurent (Transporteur de produits forestiers)	Europe et Méditerranée

[1] (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Golden Cross Line 1975-?		Une filiale de Manchester Liners (R.-U.) qui se spécialise dans le transport des chargements lourds à soulever, des chargements longs, ou légers et volumineux	Membre associé avec Manchester Lines (voir Manchester Lines)	Côte est (C seulement)	R.-U.
Grancolombiana Line (Flota Mercante Grancolombiana S.A.) 1975-1983	Bogota (Colombie)	Colombian Coffee Growers - La fédération est le principal actionnaire	1) Latin American/Pacific Coast Steamship Conf. 2) The Assoc. of West Coast Steamship Companies 3) Eastern Canada-Colombia Tariff (Service conjoint avec Saguenay)	Côtes est* et ouest*	Amérique latine
Great Eastern Line 1975-?	Bombay (Inde) (?)	Great Eastern Shipping Co. Ltd. (?)	Service de la conférence	Côte ouest(?) (Régularité du service incertaine)	Inde et Extrême-Orient(?)
Great Lakes à European Lines Ltd. 1976 (peut avoir desservi les ports américains pendant plus longtemps)	Chicago (Illinois)	Base aux États-Unis	Hors-conférence	Grands Lacs*	Continent
Great Lakes [illegible] Line 1975-1983	Hambourg (Allemagne de l'Ouest)	Affiliée à Hugo Stinnes	Aucun	Grands Lacs et St-Laurent (*GL) (Depuis 1981 - service conjoint à destination de l'Afrique orientale et du Sud avec Armada)	Antilles, côte ouest-Amérique centrale et du Sud
Hafskip Ltd. 1983(?)	Reykjavik (Islande)	Islandais (Intérêts privés)	Aucun	Halifax* (Dessert principalement le Canada via des points américains)	Islande
Hansa Line 1977-1980(?)	Brême (Allemagne de l'Ouest)	Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Hansa" AG 1980 - La compagnie connaît des difficultés financières (certains services sont acquis par Preussag AG (All. de l'Ouest))	Aucun	St. John* (N'est pas un service régulier)	Golfe persique

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Kanasatic-Vaasa Line 1975-1976 (nom abrégé en Vaasa Line en 1977-1978)	Helsinki (Finlande)	Vaasa Line Oy (Finlande)	Fut un membre de Western Canada/Europe & Latin America/Pacific Coast Conf.	Côte ouest*	Scandinavie/ N. de l'Europe, Amérique latine
Hapag-Lloyd (Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft) 1976-1983	Hambourg (Allemagne de l'Ouest)	Compagnie allemande: 25 % du capital-actions détenus par la Deutsche Bank, la Dresdner Bank et Veritas Investment Group (Fairplay, 2 sept. 1982)	1) Canada-U.K. Freight 2) Canadian Continental Eastbd. 3) Canadian/W. Atlantic Westbd. 4) Canadian Continental Westbd. 5) Latin America/Pacific Coast* 6) Philippines/W. America (ne dessert pas le Canada actuellement) 7) Western Canada/Europe* 8) N. Europe-Canada Pacific* 9) Canadian Continental Eastbd. Asbestos 10) Canada-European Eastbd. Mail (*Fonctionne dans le cadre du service de Euro-Pacific)	Côte est* Côte ouest* (Service Euro-Pacific)	R.-U./ Continent, Amérique latine et N. de l'Europe
Hellenic Lines Ltd. 1975-1982	Le Pirée (Grèce)	Contrôle grec (propriétaire: Gregory Callimanopulos)	Aucun	Côte est* (1983 - tous les départs en provenance de New York)	Mer Rouge/ Golfe persique/ Méditerranée/ Afrique orientale
Hoegh Line 1981-1982(?)	Le Pirée (Grèce)	Utilise des navires grecs; une filiale de Hellenic Lines Ltd.	Aucun	St. John* (Service annulé au début de 1983 d'après le Directory de ITC)	Afrique occidentale
Hoegh Container Line 1976-1980	Oslo (Norvège)	Leif Hoegh & Co. A/S (1981 - est devenue Westwood Shipping Lines - une filiale de Weyerhaeuser Co. de Tacoma (Washington) - navires nolisés de Leif Hoegh	Aucun	Vancouver*	Europe (R.-U. et Cont.)

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Hoegh Line 1976-1983	Oslo (Norvège)	Leif Hoegh & Co. A/S	1) Deli-Pacific Rate Agreement 2) Java Pacific Rate Agreement 3) Pacific-India Rate Agreement No. 9247	Côte ouest*	Services de la conférence: Inde, Sri Lanka et Indonésie Services hors-conférence: à destination de Singapour et du Moyen-Orient (Mer Rouge) (1983: nouveau service vers l'Asie du Sud-Est et l'Extrême-Orient)
Hong Kong Iceland Line 1979	Hong-Kong	Hong Kong Icelands Shipping Co. Ltd.	Membre de Pacific-India conf. jusqu'à la fin de 1980	Côte ouest*	Extrême-Orient (Fait régulièrement escale aux ports de la côte ouest américaine. Ne fait pas régulièrement escale au Canada.)
Hyundai (1981 Asia Merchant Marine CO. Ltd.)					
Iceland Steamship Company 1979-1983	Reykjavik (Islande)	Une compagnie islandaise(?)	Aucun	Halifax*	Islande
Impera Lines (Inversiones Navieras Imperca C.A.) 1979-1981	Caracas (Venezuela)	Contrôle vénézuélien	Aucun	Côte est*	Venezuela
Italian Line (Italia Società per Azioni di Navigazione) 1979-1983	Gênes (Italie)	Propriété du gouvernement	1) Canada-Mediterranean 2) Mediterranean-Canada Westbd. 3) Western Canada-Europe 4) Mediterranean/North Pacific Coast	Côte est* et ouest*	Méditerranée et Europe
Ital-Pacific Line 1979-1977		Semble être un service de Italia de Navigazione SPA, Gênes (Italie) également en rapport avec: Shipping Mgmt. S.A.M., Monte Carlo (Monaco)	1) Western Canada-Europe 2) Mediterranean/North Pacific Coast	Côte ouest*	Europe et Méditerranée

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Japan Line Ltd. 1975-1983	Tokyo (Japon)	Contrôle japonais	1) East Canada-Japan 2) Japan/Korea-East Canada 3) Japan/Korea-West Canada 4) Pacific Straits 5) Japan Westbd. 6) West Canada 7) Five Line Far East Freight Conf.	Côtes est* et ouest*	Japon (transbordement via un service d'apport à destination d'autres endroits)
Jose Shipping Line 1981-1983 (retirée en 1983)	Rotterdam (Pays-Bas)	Possession hollandaise	American West African Freight Conf. (Import et Export)	Côte est*	Afrique occidentale (Nigeria)
Johnson Spanstar 1975-1983	Stockholm (Suède)	Consortium: 1) Johnson Line (Axel Johnson Group (Suède)) 2) East Asiatic Co. (Danemark) 3) Blue Star Line (R.-U.)	Les lignes membres sont membres de: 1) Western Canada-Europe 2) North Europe-Canada Pacific	Vancouver*	R.-U., Continent et Scandinavie (1983: service ajouté vers le Mexique)
K-Line (Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.) 1975-1983	Kôbe (Japon)	Compagnie japonaise	1) East Canada-Japan 2) Japan/Korea-East Canada 3) Japan/Korea-West Canada 4) Pacific Straits 5) Pacific Westbd. 6) West Canada 7) Five Line Far East Freight Conf.	Côtes est* et ouest*	Japon (de ce point, transbordement via des services d'apport)
Karlander Kangaroo Line 1975-1983	Sydney (Australie)	Karlander (Aust.) Pty Ltd. (Sydney (Australie)) Il semble que la cie mère soit Karlander Skibsaktieselskapet de Oslo (Norvège)	Aucun	Vancouver* (Fait plus souvent escale aux ports américains)	Australie
Knutsen Line 1975-1980	Haugesund (Norvège)	Knut Knutsen O.A.S. (propriétaire: O.A. Knutsen): acquise par N.A.C. en 1981	Knutsen Line fut un membre de Pacific Westbound; Pacific Straits; Japan-Korea/West Canada et Malaysia/Pacific Rate Agreement	Côte ouest*	Australie (au début); Extrême-Orient et Sud-est de l'Asie
Korea Shipping Corp. (KSC ou K.S. Line) 1978-1983	Séoul (Corée du Sud)	Contrôle coréen	Service coordonné avec OOCL/Seapac et NOL	Côtes est* et ouest*	Extrême-Orient
Lauritzen Peninsular Rockers Ltd. 1975-fin début de 1981		J. Lauritzen A/S Copenhague (Danemark)) fonctionne en association avec Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. (Londres (R.-U.))	S'est retirée de Western Canada Europe Conf. et Latin America/Pacific Coast SS Conf. en 1981	Vancouver* (Fonctionnement saisonnier - de sept. à janv.)	R.-U., Continent et Scandinavie

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Lignes Centrafricaines Sept. 1981(?)		Central African Line (LAC) peut être une propriété de la Belgique	Aucun	Côte est* et Grands Lacs (Desert maintenant le Canada via des points américains)	Afrique occidentale
Lloyd Brasileiro, Companhia de Navegacao 1975-1983	Rio de Janeiro (Brésil)	Propriété du gouvernement	1, 2 et 3) Inter-American Freight Conf., Sections A, B et C 4) Latin America/Pacific Coast 5) Pacific Coast River Plate 6 et 7) Brazil Conf., Sections A, B et C	Vancouver* Côte est* à partir de sept. 1981	Brésil - ne fait plus d'annonce en 1982
Lykes Lines (Lykes Bros. Steamship Co. Inc.) 1975-1983	Nouvelle-Orléans (Louisiane)	Lykes Corp. (filiale de LTV Corp.; contrôle américain) 1982 - la famille Lykes (É.-U.) négocie le rachat de la compagnie maritime	A retiré son adhésion à Canada-Mediterranean Freight Conf. à la fin de 1981 et à Malaysia Pacific Rate Agreement; encore membre de plusieurs Conf. Côte ouest-Extrême-Orient, mais ne desservait pas les ports canadiens en 1982	Côte est et Grands Lacs* (en été seulement)	Ports de la Méditerranée et de la mer Noire (après encouragement) Le service vers l'Extrême-Orient a été suspendu en 1981-1982
Maersk Line 1975-1983(?)	Copenhague (Danemark)	Compagnie mère: A.P. Moller Group	Aucun	Halifax* (La plus grande partie du marché canadien est desservie en profitant des départs de New York; ne fait pas escale au Canada de façon régulière)	Moyen-Orient
Manchester Liners Ltd. 1975-1983	Manchester (R.-U.)	Furness Withy Group; en retour une filiale de Orient Overseas Container Lines (C.Y. Tung Group)	1) Canada-U.K. 2) Canadian Continental Eastbd. 3) Canadian/W. Atlantic Westbd. 4) Canadian Continental Westbd. 5) Canadian Continental Eastbd. Asbestos 6) Canada-European Eastbd. Mail	Côte est (C seulement)	R.-U./Continent
NSB CHILE (Naviera Sudamericana de Navegacion Ltda.) 1981-1983	Chili	Propriété chilienne; nouvellement formée	Aucun	Côte Est*	Chili/Pérou

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Maritima Andina S.A. (MARSA) mai 1982-?	Guayaquil (Équateur)	Ligne sous pavillon national de l'Équateur	Aucun	St. John*	Équateur/Pérou
Maritime Company of the Philippines 1978	Manille (Philippines)	Compagnie des Philippines	Aucun	Côte est*	Philippines (N'est pas un service régulier)
Medafrica Line 1978-1983	New York (New York) (Gênes ?)	Contrôle italien (?) Agents généraux: Crossocean Shipping Co. Inc., New York (New York)	American-West African Freight Conf. (Import et Export)	Côte est*	Nigeria
Mexican Line (M.M.M.) 1975-1982	Mexico (Mexique)	Transportacion Maritima Mexicana S.A. (gouv. possède 30 % des actions)	Aucun	Côte est* (1983 - le trafic se déplace via New York)	Amérique centrale (y compris le Mexique)
Midwest Ocean Lines 1982-1983			Aucun	Côte Est (y compris les Grands Lacs*)	Équateur, Pérou, Chili
Mitsui O.S.K. Line 1975-1983	Tokyo (Japon)	Membre de Mitsui Group; liée étroitement au Sumitomo Group; contrôle japonais	1) East Canada-Japan 2) Japan/Korea-East Canada 3) Japan/Korea-West Canada 4) Pacific Straits 5) Pacific Westbound 6) West Canada 7) East Canada 8) Five Line Far East Freight Conf.	Côtes est* et ouest*	Directement au Japon; transbordement à destination de la Chine, de Taïwan, de Hong-Kong, de la Corée du Sud, des Philippines, de Singapour, de l'Australie, etc.
Montreal Europe Navigation Ltd. (MONAV) à la fin de 1979-1980	Hambourg (Allemagne de l'Ouest)	Consortium: Ernst Russ (Hambourg) et 3 cies québécoises - Logistec Corp., Sonamar Ltd. & La Verendrye Management Corp.	Aucun	Montréal (C seulement)	Hambourg, Rotterdam et R.-U.
NAMAL (North America West Africa Line) 1975-1983 (Services suspendus le 18 juin 1983)	New York (New York)	Un service de Elder Dempster Line (une filiale d'exploitation de Ocean Transport & Trading Ltd., Liverpool)	Elder Dempster Line est un membre de: 1) U.S. Great Lakes & St. Lawrence River Ports/ West African Agreement No. 9420 2) American-West African Freight Conference (Import et export)	Côte est*	Afrique occidentale

[1] (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
N.Y.K. Line (Nippon Yusen Kaisha) 1975-1983	Tokyo (Japon)	Compagnie japonaise avec de nombreuses filiales	1) East Canada-Japan 2) Japan/Korea-East Canada 3) Japan/Korea-West Canada 4) Pacific Straits 5) Pacific Westbd. 6) West Canada Freight 7) East Canada Freight 8) Five Line Far East Freight Conf.	Côtes est* et ouest*	Directement au Japon, transbordement vers d'autres points de l'Extrême-Orient, du Sud-Est asiatique, de l'Australie, etc.
National Shipping Company of Saudi Arabia mars 1983-	Riyad (Arabie Saoudite)	Le gouv. de l'Arabie Saoudite détient 25 % des intérêts; les autres actions sont possédées par des intérêts nationaux		Côte est* (A incorporé Halifax au service américain)	Moyen-Orient et Extrême-O.
National Shipping Corp. of Pakistan ou (Pakistan National Shipping Corp.) 1975-1983	Karachi (Pakistan)	Contrôlée par l'État: formée à la suite de la fusion de National Shipping Corp. et Pakistan Shipping Corp. à la fin de 1978	Aucun	Côte est*	Pakistan
Naviera Interamerica S.A. Navicsa 1983-	Guayaquil (Équateur)	Transporteur battant pavillon équatorien mais le groupe C.Y. Tung y possède aussi des intérêts	Aucun	Côte ouest*	Amérique centrale et côte ouest de l'Amérique du Sud
Naviera Lavinel C.A. Fin 1982-1983	Caracas (Venezuela)	Contrôle vénézuélien (droits sur les pavillons)	Aucun	Côte est et St-Laurent (C seulement ?)	Venezuela
Naviera Universal S.A. (Unilink) oct. 1982-1983	Lima (Pérou)	Transporteur sous pavillon péruvien	Aucun	Grands Lacs*	Pérou
Nedlloyd Line (Nedlloyd Lijnen B.V.) 1975-1983	Rotterdam (Pays-Bas)	Filiale de: Koninklyke Nedlloyd Group N.V. (Nedlloyd Group), Rotterdam	Durant 1979-1980, Nedlloyd a retiré son affiliation à 3 conférences: 1) Deli Pacific 2) Pacific India 3) Java Pacific	Côte ouest*	Afrique du Sud (Afrique orientale après encouragement)
Neptune Orient Lines Ltd. (NOL) (?) 1980-1983 Mai 1982 - nouveau service avec OOCL/Seapac et KSC	Singapour	Contrôlée à 70 % par Temasek Holdings (Gouv. de Singapour). En 1981, a eu la première émission d'actions pour le public	Sept. 1982 - membre de Far East/Canada Rate Agreement	Côtes est* et ouest* (Service conjoint d'espace nolisé avec OOCL/Seapac et KSC)	Extrême-Orient et Sud-Est asiatique

2.

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Metumar Line (Companhia de Navegacao Maritima Metumar) 1975-1983	Rio de Janeiro (Brésil)	Contrôle brésilien (non gouvernemental)	Inter-American Freight Conf. 1) Section "A" 2) Section "B" 3) Section "C"	Côte est* y compris les Grands Lacs	Brésil
Nigeria America Line Fin 1982-1983			American West African Freight Conference	Côte est*	Afrique occidentale
Nigerian Star Line 1979-1983	Lagos (Nigeria)	N.C.	Aucun	Côte est*	Afrique occidentale
Ocean World Lines 1981-1983 (N.V.O.C.C. ?)	É.-U.	-	Aucun	Côte est* (Les navires ne sont pas enregistrés dans le Lloyd's Voyage Record)	Méditerranée et mer Rouge
Open Bulk Carriers Ltd. (?)	Bermudes	Pool: Wilhelm Wilhelmson Group (Oslo (Norvège)); Leitch Transport (Upper Lakes Shipping Ltd.) Toronto; (Se spécialise dans les produits forestiers)	Aucun	Côte est* (N'est pas un service de ligne - ne transporte que de la pâte à papier)	Europe du Nord
Orient Overseas Container Line (OOCL) 1975-1982 OOCL - Seapac Service Mai, 1982-1983	Hong-Kong	OOCL fait partie de C.Y. Tung Group (Hong-Kong). Les Seapac Container Services ont été mis sur pied lorsque C.Y. Tung a acquis les Seatrain Pacific Services durant 1980 (?)	OOCL - Seapac est un membre de Pacific West Conf., East Canada/Far East Rate Agreement et Far East/ Canada Rate Agreement (Oct. 1983: se retire de la Pacific Westbound Conference)	Côtes est* et ouest*	Extrême-Orient
PACE Line (Pacific America Container Express) ACT/PACE 1975-1983		Consortium: Australia National Line (ANL) - South Melbourne et ACT(A) - Assoc. Container Transportation (Australia) Ltd. - Londres (R.-U.) - à son tour possédée par: 42 1/2 %: Blue Star Line Ltd. (Vestey Group) 42 1/2 %: Cunard Steamship Co. Ltd. (possédée par l'entremise de sa filiale-Port Line Ltd.) 15 %: Ellerman Lines Ltd.	ANL et ACT(A) sont membres de: 1) Australia/Eastern Canada Shipping Conf. et 2) Eastern Canada/Australia-New Zealand Conf.	Côte est*	Australie et Nouvelle-Zélande

[1] (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Pacific Australia Direct Line (PAD) 1976-1983	Sydney, La Nouvelle-Galles du Sud (Australie)	Entreprise en coparticipation: 1) Transatlantic Rederi Aktiebolaget (Suède; membre du Carlson Group) 2) PAD Shipping Australia Pty. Ltd. 25 %: ANL (Australie) 25 %: Elders Pty. (Australie) 50 %: Transaustral Pty. (possédée par Transatlantic de Suède) 3) ACT (Australia) Ltd. (voir données précédentes)		Côte ouest*	Australie et Fidji
Pacific Far East Line 1975	San Francisco (Californie)	Contrôle américain (Faillite)	Parfois membre de conférences	Côte ouest* (Régularité du service incertaine)	Extrême-Orient
Pakistan Shipping Corp. voir National Shipping Corp.					
Peruvian State Line (Compania Peruana de Vapores) 1975-1983	Callao (Pérou)	Contrôlée par le gouvernement	En 1980, a retiré son affiliation à: 1) Latin America/Pacific Coast 2) Pacific Coast/River Plate "A" 3) Pacific Coast/River Plate "B"	Côte est*	Pérou (a abandonné le service de la la côte ouest en 1982)
Pharaonic Shipping Co. 1981 - début 1982	Alexandrie (Égypte)	Propriété d'intérêts locaux: secteur public, exportateurs de coton et intérêts privés. À l'origine, Finland Steamship Co. Ltd. possédait 40 % (fait l'exportation du coton)	Aucun	Côte est*	Méditerranée
Polish Ocean Line (Gydnia America Line) 1975-1983	Gydnia (Pologne)	Propriété de l'État	Membre de Polarctic Joint Service (avec Arctic 88 Line) de 1976 à la fin de 1980	Côte est*	Continent

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Prudential Lines Inc. 1975-1977	New York (New York)	Transporteur sous pavillon américain; Delta Lines a acquis les services de Prudential's vers l'Amérique latine (1978)	A fourni des services de conférence à cause de son affiliation à: 1) Latin America/Pacific Coast et 2, 3 et 4) Pacific Coast/River Plate Brazil Sections "A", "B" et "C".	Côte ouest*	Amérique latine
Rashid Line Ltd. (Rashid Shipping Co.) 1982	Alexandrie (Égypte)	Entreprise en coparticipation: Rashid Mohamed Rashid (51 %) Jugolinija (49 %)	Aucun	Côte est*	Méditerranée
Safmarine (South African Marine Corp. Ltd.) 1975-1981(?)	Cape Town (Afrique du Sud)	Contrôle sud-africain	Membre de Canada/South Africa Agric. Conf. et Canada/South Africa Rate Assoc. jusqu'à la dissolution des conférences en 1979	Côte est*	Afrique du Sud (Fréquence a diminué au cours des dernières années - maintenant, ne fait escale qu'aux ports américains)
Saguenay Shipping Ltd. 1975-1983	Montréal (Québec)	Filiale de Aluminium Co. of Canada; membre de Groupe Alcan (É.-U. - contrôle majoritaire)	1) CAVN/Saguenay Joint Venezuelan Service (depuis 1977) 2) Eastern Canada-Colombia Tariff (service conjoint avec Grancolombiana) depuis 1979 3) Membre de Eastern Canada-Caribbean Freight Assoc. nouvellement formée (oct. 1982)	Côte est*	Antilles, Amérique du Sud et centrale (Services conjoints font escale aux É.-U. aussi; service vers les Antilles au Canada seulement)
Salen Reefer Services 1977	-	Filiale de Saléninvest AB, (Stockholm (Suède))	Aucun	Côte est* (N'est pas un service régulier)	Afrique
Samband Line 1977-1983	Reykjavik (Islande)	Samband ISL Samvinnufelaga (Division maritime du National Cooperative movement)	Aucun	Côte est (C seulement)	Islande
San Rocco Line 1975	?	?	Canada-Mediterranean Conf. et Mediterranean-Canada Westbd.	Est du Canada (On ne sait si c'est un service régulier)	Méditerranée
Scan Pacific Line 1976-1983 (retirée en avril 1983)	Helsinki (Finlande)	O.Y. Saimaa Line - a changé son nom en Saimaa Pacific Line (6-11-78) et en Scan Pacific Line (2-2-79)	Membres de: 1) Latin America/Pacific Coast Steamship Conf. 2) Western Canada/Europe Conf. (s'est retirée des deux en avril 1983)	Côte ouest* (1983: service vers Vancouver abandonné)	Continent, Finlande, URSS et Pologne

[1] (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Scindia Line (Scindia Steam Navigation Co.) 1975-1983	Bombay (Inde)	Compagnie indienne (non gouvernementale)	1) Pacific-India Rate Agreement No. 9247 2) Pacific-India Rate Agreement No. 8760	Côtes est* et ouest*	Inde, Bangla Desh, Extrême-Orient
Seaboard Pacific Line 1978-1983	Vancouver (C.-B.)	Compagnie associée avec Seaboard Shipping Co. Ltd. (coopérative de transport desservant les compagnies forestières de la C.-B.)	Aucun	Côte ouest* (les rouliers transportent le bois d'oeuvre à l'ouest, retournent avec des automobiles et des conteneurs)	Japon
Seaboard Shipping Co. Ltd. 1975-1983	Vancouver (C.-B.)	Une coopérative de transport desservant les compagnies forestières de la C.-B.	Membre de Western Canada/ Europe Conf. jusqu'en 1981	Côte ouest*	Europe
Sea-Land Service Ltd. 1983-	Menlo Park (New Jersey)	Sea-Land Industries Investments Inc., filiale de R.J. Reynolds Industries Inc. de Winston-Salem (Caroline du Nord)	En janv. 1984, membre de: 1) Eastern Canada-Carribean 2) Mediterranean Canada Westbd. 3) Canada-U.K. 4) Canadian Conf. Eastbd. 5) Canadian N. Atl. Westbd. 6) Conf. Canadian Westbd. 7) Canadian European Eastbd. Mail Comm.	Halifax*	Europe du Nord
Seaspeed Services 1977		Seaspeed Ferries est possédée par Kuwait International Investment Corp. (Safat (Koweit)) mais Leif Hoegh & Co. A/S (Oslo (Norvège)) est le gestionnaire	Aucun	Côte est* (Régularité du service incertaine)	Moyen-Orient et Extrême-Orient
Seatrain Lines Inc. 1975-1980	New York (New York)	Compagnie américaine - a fait faillite. Services de la côte ouest achetés par C.Y. Tung (nouveau nom: Seapac) et services nord-atlantiques vendus à Trans Freight Lines (possédée par TNT d'Australie)	Parfois aucun	Montréal*	Moyen-Orient (service établi en 1978)
Shipping Corp. of India (S.C.I.) 1975-1983	Bombay (Inde)	Contrôlée par le gouvernement	Actuellement membre de: 1) Pacific-India Rate Agreement No. 9247 2) West Canada Freight Conf. 3) Pacific-India Rate Agreement No. 8760 4) East Canada Freight Conf.	Côtes est* et ouest*	Inde, Arabie Saoudite (autres points desservis si motifs)

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Shosa Line, Ltd. 1978-1983	Tokyo (Japon)	Shosa Shipping Co. Ltd. (Shosa Kaiun Kaisha Ltd.) Contrôle japonais	1) Japan/Korea-West Canada Freight Conf. 2) Pacific Straits Conf. 4) West Canada Freight Conf.	Côte ouest*	Japon (transbordement à destination d'autres points du Moyen-O. et de l'Extrême-Orient
Silver Bough 1978	N.C.	N.C.	1) Deli-East Canada 2) Java-East Canada 3) Straits-East Canada	Est du Canada	Extrême-Orient et Deli
Sofati Container Lines Ltd. Oct. 1982-1983	Montréal (Québec)	Filiale de Sofati Ltd. (Montréal); employés de l'ancienne Cast sont propriétaires partiels Déc. 1982: Kersten Bunk & Co. NV des Pays-Bas a acheté une part minoritaire 1983: La Banque Royale a acheté une part pour le nouveau groupe Cast	Aucun	Côte est (C seulement)	R.-U. et Continent
Star Lines Inc. 1978-1983	Bergen (Norvège)	Star Shipping A/S (Bergen (Norvège)); Consortium: 40 % A/S Billabong (Norvège) 30 % Westfal-Larsen & Co. (Norvège) 30 % Fred Olsen & Co. (Oslo (Norvège))	Aucun	Côte ouest* Côte est*	Méditerranée, Japon, R.-U., Europe du Nord Japon
Stetco Line (Stetco Steamship Co.) 1975-1978	San Francisco (Californie)	Propriété américaine (a fait faillite)	Membre de nombreuses conférences, dont: Pacific Indonesia; Pacific Westd.; Japan/Korea-West Canada; West Canada Freight Conf.; Malaysia/Pacific Rate Agreement et Java-Deli/Pacific	Côte ouest*	Extrême-Orient et Sud-Est asiatique
Thien & Heyenga Line FIN 1982-1983		Thien & Heyenga Beroederungs und Befrachtungs GMBH.; Hambourg (Allemagne de l'Ouest)	Aucun	Côte est (C seulement) (transporteur de produits forestiers à destination de l'est)	R.-U., Europe du Nord

[1] (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Trans Freight Lines (T.F.L.) 1980-1981	Wayne (New Jersey)	Ligne américaine possédée par un conglomérat australien, Thomas Nationwide Transport Ltd. Le service canadien a commencé après l'acquisition du service de Seatrain vers l'Europe du Nord (1980)	Aucun	Côte est*	R.-U./Continent
Transline/Loadline (TRANSLINE/Loadline) 1977-1983	?	(?) Stromberg Shipping A/B de Gotherburg (Suède) possède une Load Line, on ignore si c'est la même	Parfois aucun	Côte est*	Amérique du Sud et centrale (Antilles si motifs)
Transportes Navieros Ecuatorianos (TRANSNAVE) 1983-	Guayaquil (Équateur)	Propriété de l'État	Aucun	St. John*	Panama et l'Équateur
Turkish Cargo Lines 1977-1983	Findikli, Istanbul (Turquie)	Propriété de l'État (D.B. Denis Nakliyati T.A.S.)	Aucun	Côte est*	Méditerranée
UMAR Line 1975-?	?	Union Maritime Line	Aucun	Côte est (N'est pas un service de ligne régulier, fait escale si motifs)	Europe (R.-U. et Continent)
Unipacific Container Line 1978	Taiwan	Principes établis à Monaco (on pense que la compagnie n'existe plus)	Aucun	Côte ouest*	Extrême-Orient
United Arab Shipping Co. 1977-1983?	Safat (Koweït)	Actionnaires: Les Émirats Arabes Unis (19,3 %) Royaume de l'Arabie Saoudite (19,3 %) République de l'Irak (19,3 %) État du Qatar (19,3 %) État du Koweït (19,3 %) État du Bahrein (3,3 %)		Côte est* (Régularité du service incertaine; la plupart des départs se font de New York.)	Moyen-Orient
United Yugoslav Lines (Jugoslavenska Plovidba Piran) 1979-1983	Piran (Yougoslavie)	Contrôlée par l'État	1) Latin America/Pacific Coast 2) Mediterranean/U. Pacific Coast 3) Western Canada/Europe	Côte ouest*	Europe/ Méditerranée
Venezuelan Line (C.A. Venezolana de Navegacion-CAVN) 1976-1983	Caracas (Venezuela)	Propriété de l'État	CAVN/Sagueney Joint Venezuelan Service (a commencé en 1977)	Côte est*	Venezuela

[1] (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

Nom de la ligne	Siège social	Propriété/Contrôle	Liste des membres de la conférence sur les routes canadiennes	Régions desservies	
				Canada[1]	Étranger
Westwood Shipping Lines, Inc. 1981-1983	Tacoma (Washington)	Filiale de Weyerhaeuser Co. of Tacoma (Wash.). A acquis le service fourni par Hoegh Container Line (4 navires nolisés à long terme)	Aucun	Côte ouest*	R.-U./Europe, Méditerranée, Japon et Corée
K.K. Line (Kawasaki-Shinnihon Steamship Co., Ltd.) 1978-1983	Japon	Membre du Sanwa Group, contrôle japonais; la plupart des gros actionnaires sont des banques et des compagnies d'assurance japonaises	1) East Canada-Japan 2) Japan/Korea-East Canada 3) Pacific Straits Conf. 4) Pacific Westbd. Conf. 5) West Canada Freight Conf. 6) Five Line Far East Freight Conf. 7) Japan/Korea-West Canada	Côtes est* et ouest*	Japon et transbordement à destination d'autres points de l'Extrême-Orient et de l'Australie
Yugoslav Great Lakes Line (Jugoslavenska Slobodna Pruviđba) 1978-1983	Split (Yougoslavie)	Contrôlée par l'État	1) Mediterranean-Canada Westbd. 2) Canada-Mediterranean	Côte est (*GL)	Méditerranée (Europe)
Zim Services 1978-1983	Haïfa (Israël)	Zim Israel Navigation Co. Ltd. avec les principaux actionnaires suivants: 50 % - Israel Corp. 40 % - Govt. of Israel 10 % - Histadrut (Israel Fed. of Labour)	1) Canada-Mediterranean 2) Mediterranean-Canada Westbd. 3) Far East/Canada Rate Agreement (a adhéré le 01-09-1982) 4) autres affiliations à des conf. mais qui ne desservent pas le Canada	Côte est*	Méditerranée, Jamaïque, Extrême-Orient

1 (*) Indique les lignes faisant aussi escale aux ports des côtes est ou ouest des É.-U. dans le cadre du même service.

(*GL) Indique les escales aux ports américains des Grands Lacs; et (C seulement) indique des escales aux ports canadiens seulement.

SOURCES DU PRÉSENT APPENDICE:

Répertoires

Containerization International Yearbook, National Magazine Co. Ltd., Londres (R.-U.), publication annuelle*.

Directory of Shipowners Shipbuilders & Marine Engineers, Marine Week, Londres (R.-U.), publication annuelle.

Fairplay World Shipping Yearbook, Financial Times, Londres (R.-U.), publication annuelle.

International Shipping and Shipbuilding Directory, Benn Publication, Londres (R.-U.), publication annuelle.

Jane's Freight Containers, Jane's Publishing Co. Ltd., Londres (R.-U.), publication annuelle.

Lloyd's List of Shipowners, Lloyds of London Press, Colchester (R.-U.), publication annuelle.

The International Shipping & Shipbuilding Directory, 1982, "Lloyds Maritime Directory", Lloyds of London Press, Colchester (R.-U.).

Seatrade, Arab Shipping, Seatrade Publications, Colchester (R.-U.), publication annuelle.

Seatrade, Far East Shipping, Seatrade Publications, Colchester (R.-U.), publication annuelle.

Seatrade, Latin America Shipping, Seatrade Publications, Colchester (R.-U.), publication annuelle.

* Publications annuelles - toutes les années qui ont servi de base aux données (1976-1982).

Périodiques

Canadian Sailings, publication Gallery, Montréal, B. O'N. Gallery.

Containerization International, National Magazine Co., Londres.

Fairplay International Shipping Weekley, Fairplay Publications, Londres.

International Transport Journal, Rithran, Suisse.

Pacific Shipper, Pacific Shipper, San Francisco.

Seatrade, Seatrade Publications, Essex (Angleterre).

Journaux

The Gazette, Gazette Montreal Ltd., Montréal.

The Globe and Mail, F.P. Publications (pour l'est), Toronto.